

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste è il primo porto d'Italia..." (Il Piccolo, L'Avvisatore Marittimo, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Ansa)

"...Trieste si presenta a Vienna..." (Ansa)

"...enrico Samer: «A Trieste possiamo offrire più spazio grazie all'acquisizione di Tft»..." (L'Avvisatore Marittimo)

Genova:

"...Promosso a dirigente ma senza la laurea, chiesto risarcimento a Merlo e D'Aste..."(L'Avvisatore Marittimo)

"...«Concessioni dei terminali al primo comitato di gestione»..." (Il Secolo XIX)

"...Porto, il governo punta su Genova e Trieste per la missione cinese..." (La Repubblica Ge)

Napoli:

"...Museo, corsi accademici in ex Magazzini Generali Napoli..."
(Ansa, Il Mattino)

"...Sipotra: Pietro Spirito, le fusioni aziendali non sono la panacea..." (Ferpress)

Taranto:

"...Partiti i dragaggi in porto..." (L'Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...Pubblicato nuovo bando per gestione rada Messina..."
(Ansa)

"...Nuovo dragaggio in vista a Tremestieri..." (Ansa)

Catania:

"...Sicilia orientale, Catania è la sede dell'Autorità portuale..."
(Catania Today, Corriere Marittimo, Ansa)

Augusta:

"...Zappulla (Pd), per Augusta non va perso un solo euro..."
(Ansa, La Sicilia)

Gioia Tauro:

"...Incontro su controlli doganali a Palermo..."(Ansa, Quotidiano di Sicilia, Giornale di Sicilia, Giornale L'Ora)

Altre notizie di porti italiani

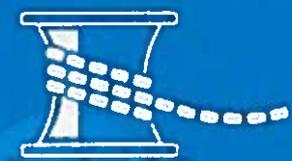
INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 27/1/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

Altre notizie di porti italiani

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

MISSIONE IN AUSTRIA

Porto di Trieste primo in Italia e piace all'estero

I dati consuntivi del 2016 promuovono lo scalo, che si presenta agli operatori a Vienna.

■ MARANZANA ALLE PAGINE 6 E 7

Trieste è il primo porto d'Italia

Davanti a tutti pure per numero di treni e destinazioni estere. Missione a Vienna



di Silvio Maranzana
D TRIESTE

«Un porto che cresce e che si conferma primo porto d'Italia anche nel 2016. Complessivamente, il traffico delle merci movimentate nell'anno appena terminato è stato pari a 59.237.293 tonnellate, con una variazione positiva del 3,68%. Così si è espresso il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino nel convegno di presentazione del porto di Trieste svoltosi ieri pomeriggio a palazzo Metternich, sede dell'Ambasciata d'Italia a Vienna, organizzato dall'*Authority* in sinergia con la Regione Friuli Venezia Giulia e la Camera di commercio italo-tedesca. Da quest'anno inoltre il primato raddoppia, grazie a un nuovo «record storico» come l'ha definito D'Agostino: con 7631 treni movimentati e un aumento del 27,61% sul 2015, quello di Trieste è diventato anche il primo porto ferroviario d'Italia, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. «Siamo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia) e il nuovo collegamento verso Kiel conferma questa tendenza». Sono 80 le connessioni ferroviarie dirette attivate con i principali nodi dell'Austria: oltre a Vienna,

Graz, Salisburgo, Villaco, Wulffurt, Wels, Linz. Dai nostri numeri - ha commentato infine il presidente - emerge chiaramente che, oltre ad essere il principale terminale energetico del Mediterraneo, siamo anche uno dei cardini del sistema europeo di trasporto intermodale. I progetti di sviluppo dello scalo devono guardare a terra, al sistema logistico retroportuale e ferroviario collegato».

«In questo evento - ha detto a Vienna la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani - vedo un tassello importante nella costruzione di una più forte e innovativa partnership commerciale capace di innescare molteplici benefici per i nostri rispettivi territori. Il nostro comune retaggio storico - ha aggiunto - ha individuato Trieste quale hub internazionale, scalo portuale di riferimento per l'Europa centrale e dell'Alto Adriatico». Serracchiani ha ricordato come il Friuli Venezia Giulia sia stato in prima linea a chiedere l'inserimento del corridoio Baltico-Adriatico (mercoledì è partito il primo treno Trieste-Kiel, ndr.) nella programmazione europea. «La Regione lo fece in un momento in cui nessuno credeva in questo corridoio tranne noi, gli amici austriaci e alcuni Paesi dell'Est Europa. Tramite il nostro pressing anche il Governo italiano supportò in sede comunitaria questo importante asse di trasporto e, alla fine, anche l'Europa si convinse. L'obiettivo - ha concluso - era proprio quello di fornire supporto all'ammodernamento della rete interna austriaca e sfruttare

meglio la linea Pontebbana, per fare) che quella connettività fra Austria e Trieste potesse nuovamente prendere forma nel nuovo contesto europeo delle reti di trasporto».

Il convegno è stato aperto dall'ambasciatore d'Italia a Vienna Giorgio Marrapodi e dal segretario generale della Camera di commercio Italo-Tedesca Alessandro Marino. È stato moderato da Bernd Winter del settimanale *Verkehr* e ha visto gli apporti tra gli altri, di Erik Regter, consigliere delegato del gruppo Rail Cargo Austria, che movimentava circa il 30 per cento del traffico del Porto di Trieste e che ha illustrato le prospettive di crescita nello scalo e di Frederik Wexel, referente per l'Austria del colosso Msc (Mediterranean shipping company, proprietario al 50 per cento del molo VI), che nell'anno appena trascorso ha portato avanti una promozione commerciale molto importante del porto di Trieste, visto come avamposto in Europa dell'industria container, in alternativa ai grandi porti del Nord Europa come Amburgo e Rotterdam.

© F. PIZZARELLI - RAVENNA



La
presentazione dei dati
a Palazzo Metternich

Il porto di Trieste cerca alleati negli interporti

Il presidente D'Agostino: «Abbiamo bisogno di nuovi spazi a temperatura controllata»

Il porto di Trieste ospita uno dei maggiori terminali frutta italiani, ha una fiorente attività di traghetti ro-ro, soprattutto da e per la Turchia, ed è il porto italiano con la maggiore quota di traffico internazionale. Queste caratteristiche ne fanno uno dei principali scali nazionali per quanto riguarda la movimentazione di prodotti ortofrutticoli. Recentemente il terminal frutta ha cambiato concessionario ed è passato sotto la gestione del gruppo Samer. Ma in questo settore lo scalo punta per il 2017 anche su altre due carte: il porto franco e l'immagine positiva degli alimentari "made in Italy".

«E quanto spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale (di cui fa parte Trieste), Zeno D'Agostino.

«Il passaggio del terminal frutta - dice D'Agostino - al nuovo concessionario è un elemento positivo. Il gruppo Samer ha una capacità commerciale migliore, vede la partecipazione del gruppo Un-ro-ro, va oltre i confini nazionali ed europei».

A dicembre 2016 il ministero dei Trasporti ha avviato le procedure per il decreto attuativo del porto franco di Trieste. Che importanza ha per voi questo pro-

getto?

«Nel settore alimentare, del food, il marchio del made in Italy è uno dei più importanti. Nell'ultimo anno abbiamo avuto una serie di contatti per portare qui iniziative industriali, che sono legati anche alla presenza del porto franco. Questo strumento presenta due vantaggi fondamentali. Il primo è quello doganale. Il secondo, per gli operatori esteri, è la possibilità di installarsi in Italia, con il relativo ritorno di immagine».

Quindi si tratta di un'operazione non mirata soltanto all'attività logistica del porto?

«Gli investimenti nel porto franco riguarderanno anche attività industriali e non soltanto logistiche. Abbiamo contatti dalla prima metà del 2016. I soggetti interessati sono soprattutto del settore del food. Per me è stata una sorpresa, pensavo che il porto franco avrebbe attirato altri tipi di attività. Abbiamo imparato che una zona franca collegata all'Unione europea non ha soltanto vantaggi, ma anche vantaggi. Il costo della mano d'opera è più basso in altri continenti, ma venire a Trieste significa acquisire un brand, dato dalla localizzazione in Italia, che ha un grande peso. Que-

sto è il messaggio che vogliamo promuovere».

Quali iniziative future prevedete per i prodotti deperibili?

«C'è bisogno di ulteriori spazi a temperatura controllata. Non li cerchiamo all'interno del porto, dove c'è un'intensa rotazione di merci e dove per questo sia l'anno scorso sia quest'anno abbiamo abbattuto e abatteremo vecchi magazzini. Per garantire spazi per l'immagazzinamento abbiamo avviato sinergie con gli interporti di Fiemme e Cervignano».

Siete sempre interessati alle aree della zona industriale (Ezit), la cui società di gestione rischia la liquidazione?

«Sì, diventeremo il punto di riferimento di Ezit, che era in liquidazione. La legge regionale ci dà la maggioranza in Ezit. Vedremo come utilizzare gli spazi. Si tratta di 100 mila metri quadrati brown field, in cui ci sono già strutture preesistenti, e un milione di metri quadrati green field, su terreno finora non utilizzato. Definire l'utilizzo di questi spazi è uno degli obiettivi del 2017. Lo spazio non è concentrato, ma distribuito in diverse aree. Alcune sono contigue al terminal portuale e comunque

quasi tutte vicine alle banchine. Nelle aree Ezit ci sono già presenze importanti, come per esempio l'azienda di caffè Ily. Sono aree preziose e, come detto, anche in questo caso il settore dei prodotti deperibili è uno di quelli che hanno presentato più richieste».

A che bacio d'utenza si rivolge il porto di Trieste?

«Siamo al centro di un network intermodale ricco, che permette di raggiungere via treno un'area che va dal Lussemburgo a Budapest e comprende paesi come ad esempio Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, e anche l'Italia. Sono direttrici importanti per la merce ortofrutticola. Il camion è importante in questo settore, ma è contornabile. Noi puntiamo sulla ferrovia».

La riforma portuale con la costituzione dell'Autorità di sistema offre altre opportunità?

«Probabilmente Trieste per ora è l'unico scalo rimasto uguale a prima. Non ci siamo ancora integrati con Monfalcone, anche se lo saremo presto. Monfalcone è un'altra area su cui ragioneremo in termini di spazi disponibili, non per l'ortofrutta, quanto piuttosto per tipologie come cellulosa, automobili, siderurgia».

www.themeditelegraph.it



Informazioni Marittime

Traffico Merci, Trieste si conferma primo porto d'Italia



Con un traffico delle merci movimentate nell'anno appena terminato pari a 59.237.293 tonnellate, che si traduce in una variazione positiva del 3,68%, il **porto di Trieste** si conferma il primo d'Italia anche nel 2016. Da quest'anno inoltre il primato raddoppia, con un nuovo "dato storico" come l'ha definito il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino: con 7631 treni movimentati e un aumento del 27,61% sul 2015, Trieste è diventato il primo porto ferroviario del nostro Paese, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. "Siamo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia) e il nuovo collegamento verso Kiel, conferma questa tendenza". Analizzando nel dettaglio le diverse categorie, emerge una crescita per tutte le merceologie.

I dati

Le rinfuse liquide sono aumentate del 3,56% rispetto al 2015, con 42.756.341 tonnellate. Ottimo dato con variazione positiva a due cifre, +22,45%, per le rinfuse solide con 1.967.984 tonnellate. Anche le merci varie (ro-ro e container) crescono dell'1,92%, attestandosi a 14.512.968 tonnellate. Andando a guardare i traffici legati alle "Autostrade del mare" si registra una sostanziale stabilità del settore: 302.366 mezzi transitati nel 2016, con un + 0,29% rispetto all'anno precedente.

Per il settore container si rileva una flessione del 2,94% con 486.507 teu, a cui fa da contraltare un aumento del 6,49% dei "contenitori pieni", vera garanzia della stabilità dei traffici, con 437.129 teu. Già nel mese di dicembre 2016 si registra però un'inversione di tendenza rispetto al 2015: 38.984 teu movimentati, con una variazione positiva pari a +1,87%, e un +20,42% dei teu pieni. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti) lavorati complessivamente nel corso dell'anno, si arriva anche nel 2016 a superare il milione di teu movimentati: 1.157.805.

L'analisi

"Solo con tale ragionamento - continua D'Agostino - possiamo vedere chiaramente il rilievo e l'importanza che il general cargo ha per il porto di Trieste. Concentrarsi sulla lettura di dati quali i teu pieni e i teu equivalenti, è un modo per capire da vicino le strategie che stiamo portando avanti nel nostro porto, che ha sempre di più un ruolo di gateway continentale marittimo e soprattutto intermodale".

"Da questi numeri - commenta infine il presidente - emerge chiaramente che, oltre ad essere il principale terminale energetico del Mediterraneo, siamo anche uno dei cardini del sistema europeo di trasporto intermodale". "Diversificazione dei traffici e implementazione dei collegamenti ferroviari sono i nostri obiettivi. I progetti di sviluppo dello scalo devono guardare a terra, al sistema logistico-retroportuale e ferroviario collegato. Questi sono gli elementi che stanno rendendo il nostro porto più efficiente, aumentando visibilmente la performance".

PORTI ITALIANI: NEL 2016 TRIESTE E' IL PRIMO IN ITALIA



Statistiche 2015/2016

Gennaio / Dicembre	2015	2016	var %
Totale tonnellate	57.132.878	59.237.293	+3,68%
Rinfuse liquide	21.286.761	22.756.341	+7,06%
Rinfuse solide	1.607.237	1.967.984	+22,45%
Merci varie	14.238.885	14.512.968	+1,92%
Numero mezzi	301.494	302.366	+0,29%
Numero contenitori (TEU) (di cui: semirimorchi e casse mobili)	501.222 402.885	486.507 437.129	-2,94% +1,23%
Totale TEU (CTM, semirimorchi, casse mobili)	1.185.427	1.157.805	-0,95%
Totale treni (piena bobina + Pura cassa Ruoco)	9.980	7.631	+27,61%

TRIESTE SI CONFERMA PRIMO PORTO D' ITALIA NEL 2016 (PIU' DI 59 ML DI TON. DI MERCE MOVIMENTATA + 3,68%) E DIVENTA PRIMO PORTO ITALIANO PER MOVIMENTAZIONE FERROVIARIA (7631 TRENI + 27,61%).D'AGOSTINO: OTTIMI RISULTATI, DIVERSIFICAZIONE E INTERMODALITA' RIMANGONO GLI OBIETTIVI

Trieste, 26 gennaio 2017 – Un porto che cresce, con un trend complessivo che sfiora il 4%. E' questo quanto emerge guardando i dati statistici annuali dello scalo giuliano, che si conferma primo porto d'Italia anche nel 2016. Complessivamente, il traffico delle merci movimentate nell'anno appena terminato è stato pari a 59.237.293 tonnellate, con una variazione positiva del 3,68%.

Da quest'anno inoltre il primato raddoppia, con un nuovo "dato storico" come l'ha definito il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino: con 7631 treni movimentati e un aumento del 27,61% sul 2015, Trieste è diventato il primo porto ferroviario del nostro Paese, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. "Siamo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia) e il nuovo collegamento verso Kiel, conferma questa tendenza".

Analizzando nel dettaglio le diverse categorie, emerge una crescita per tutte le merceologie.

Le rinfuse liquide sono aumentate del 3,56% rispetto al 2015, con 42.756.341 tonnellate.

Ottimo dato con variazione positiva a due cifre, +22,45%, per le rinfuse solide con 1.967.984 tonnellate. Anche le merci varie (RO-RO e container) crescono dell'1,92%, attestandosi a 14.512.968 tonnellate.

Andando a guardare i traffici legati alle "Autostrade del mare" si registra una sostanziale stabilità del settore: 302.366 mezzi transitati nel 2016, con un + 0,29% rispetto all'anno precedente.

Per il settore container si rileva una flessione del 2,94% con 486.507 TEU, a cui fa da contraltare un aumento del 6,49% dei "contenitori pieni", vera garanzia della stabilità dei traffici, con 437.129 TEU. Già nel mese di dicembre 2016 si registra però un'inversione di tendenza rispetto al 2015: 38.984 TEU movimentati, con una variazione positiva pari a +1,87%, e un +20,42% dei TEU pieni. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) lavorati complessivamente nel corso dell'anno, si arriva anche nel 2016 a superare il milione di TEU movimentati: 1.157.805.

"Solo con tale ragionamento – continua D'Agostino – possiamo vedere chiaramente il rilievo e l'importanza che il general cargo ha per il porto di Trieste. Concentrarsi sulla lettura di dati quali i TEU pieni e i TEU equivalenti, è un modo per capire da vicino le strategie che stiamo portando avanti nel nostro porto, che ha sempre di più un ruolo di gateway continentale marittimo e soprattutto intermodale".

"Da questi numeri – commenta infine il presidente – emerge chiaramente che, oltre ad essere il principale terminale energetico del Mediterraneo, siamo anche uno dei cardini del sistema europeo di trasporto intermodale". "Diversificazione dei traffici e implementazione dei collegamenti ferroviari sono i nostri obiettivi. I progetti di sviluppo dello scalo devono guardare a terra, al sistema logistico-retroportuale e ferroviario collegato. Questi sono gli elementi che stanno rendendo il nostro porto più efficiente, aumentando visibilmente la performance".

Porti: Trieste si conferma primo scalo italiano 2016

Porto per movimentazione ferroviaria



(ANSA) - VIENNA, 26 GEN - Il porto di Trieste si conferma primo scalo italiano anche nel 2016 con 59,2 milioni di tonnellate di merce movimentata (+3,68%). Il porto di Trieste diventa anche primo scalo italiano per movimentazione ferroviaria con 7631 treni (+27,61%). Lo si apprende alla presentazione dello stesso scalo agli operatori austriaci nel corso di un convegno all'ambasciata italiana. Trieste è diventato il primo porto ferroviario italiano, non solo per numero di treni ma anche per destinazione su scala estera. È, infatti, l'unico scalo italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia); inoltre da pochi giorni è entrato in esercizio il nuovo collegamento verso Kiel.

Porti: Trieste si presenta a Vienna

D'Agostino, sviluppare Msc, container e rapporti spedizionieri



(ANSA) - VIENNA, 26 GEN - "Uno sviluppo di Msc e del mondo dei container e un rafforzamento delle relazioni con gli spedizionieri austriaci, molto capaci". Sono le aspettative di Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Porto di Trieste, in merito alla presentazione dello scalo tergesteo agli operatori austriaci, oggi all'Ambasciata d'Italia a Vienna. Non un incontro qualunque tra due città, Trieste e Vienna, tra le quali c'è da secoli un "legame storico-culturale, e che è da rilanciare e rafforzare soprattutto dal punto di vista economico".

"Abbiamo il mondo dei ro-ro che bypassa l'Austria, dunque vorrei che si incrementasse l'ambito dei container con Vienna", ha proseguito D'Agostino, ricordando che "quest'anno sono già state rafforzate le connessioni dirette con l'Austria".

L'incontro, patrocinato dalla Regione Friuli Venezia Giulia e organizzato con la Camera di Commercio Italo-Tedesca, riscuote l'attenzione degli operatori: sono iscritte oltre 240 persone, ben più dei cento che ci si attendeva. Significa che "il bisogno di dialogare tra Trieste e Vienna è reciproco", spiega ancora il presidente dell'Authority. D'altronde, il 35 per cento dei treni che partono dallo scalo triestino è realizzato con partner austriaci, a testimonianza di "una integrazione ferroviaria con l'Austria già forte". Per il capoluogo giuliano dunque, "non esiste solo la Baviera; l'Austria è un mercato importantissimo".

"Vogliamo far vedere quanto è stato fatto negli ultimi anni e quale potenziale di crescita può avere il porto per il mercato austriaco", conclude D'Agostino.

L'INTERVISTA

Enrico Samer: «A Trieste possiamo offrire più spazi grazie all'acquisizione di Tft»

Nel porto di Trieste la logistica della frutta è affidata soprattutto al gruppo Samer. Quali sono le novità che il gruppo offre al mercato?

«Con la Samer e le società controllate dal gruppo - risponde il presidente, Enrico Samer - partecipiamo da parecchi anni a questa importante fiera del settore a Berlino. Noi abbiamo da sempre offerto spazi refrigerati. Da quest'anno, avendo acquisito la Tft (Terminal Frutta di Trieste) dal gruppo Gavio, possiamo offrire maggiori spazi e maggiori servizi all'utenza».

Come si compone il Gruppo?

«Come Samer and Co Shipping, oltre a attività di terminalista portuale, assicurative e di agente marittimo, siamo anche spedizioniere internazionale. In particolare abbiamo già da parecchi anni all'interno del gruppo la società Frigomar. È un terminalista portuale che offre spazi frigoriferi. È situato nel porto di Trieste e offre celle frigorifere con circa 4 mila posti pallet. Storicamente la Frigomar ha operato con le nocciole della Ferrero provenienti dalla Turchia».

Che cosa cambia per voi con il nuovo terminal che avete avuto in concessione?

«Avevo acquisito il terminal

frutta al principio dell'anno scorso, la Tft, siamo in grado di offrire maggiori servizi. Si tratta di 18 mila metri quadrati addizionali di celle frigorifere. Il traffico molto importante che storicamente svolge Tft è quello delle patate provenienti dall'Egitto e destinate al centro Europa, soprattutto Germania. Sono controllate da trader tedeschi. Il terminal frutta ha un rapporto storico con i grossi trader tedeschi. Con i nuovi spazi abbiamo maggiori possibilità. L'intenzione è investire in questo settore. Ricavare nuovi spazi frigoriferi nei magazzini attualmente in concessione. Circa 25 mila metri quadrati non sono refrigerati. Si possono fare ulteriori investimenti in questo senso e offrire qualcosa di più al mercato».

Quali sono le possibilità di crescita per questo tipo di traffico?

«Il terminal frutta di Trieste confina con il terminal portuale dell'Autostrada del mare con la Turchia, Samer Seaport and Terminal, gestito da noi a Riva Traiana. Le navi dalla Turchia arrivano a Riva Traiana dal 1987. Ma c'è un importante traffico di camion frigoriferi dalla Turchia che in questo momento non transita da Trieste, ma va via terra attraverso i Balcani. È nostra intenzione, nell'offrire nuo-

vi spazi a nuove possibilità, andare all'acquisizione anche di questa importante fetta di traffico camionistico e di merce refrigerata. Parliamo di circa ulteriori 25 mila camion all'anno. Noi attualmente su Riva Traiana dalle navi traghetto manipoliamo 200 mila all'anno. L'intenzione è sviluppare la clientela attuale e aggiungere a questa attuale del terminal frutta ulteriore clientela, fra cui quella turca, in sinergia col terminal ro-ro».

In questa sinergia che ruolo gioca Tft?

«Può offrire spazi frigoriferi per la merce. Vogliamo rafforzare i traffici presenti dando anche al traffico delle patate dall'Egitto ulteriori spazi. È un anno importante per il nostro gruppo. Più importante degli anni scorsi in quanto siamo in grado di offrire servizi e spazi maggiori».

Oltre le patate di Tft e le nocciole di Frigomar, che tipologie di merce portano le navi ro-ro?

«Per quanto riguarda i camion frigoriferi, parliamo di ortofrutta in generale».

Questo significa che, nel momento in cui parte la sinergia, dovete attrezzare gli spazi per questa nuova tipologia di merce?

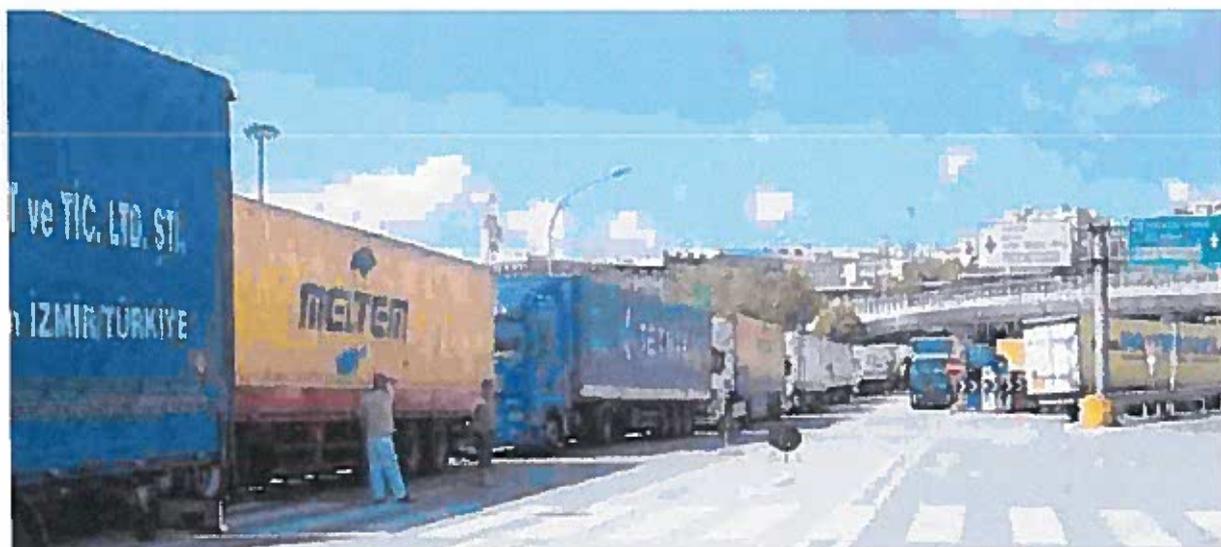
«Le celle sono divise in varie

sezioni. Nei 18 mila metri quadrati già esistenti ci sono nove sezioni diverse che possono essere distinte l'una dall'altra. Con temperature, umidità e trattamenti diversi. Possiamo già oggi accogliere queste nuove tipologie. Non parliamo di merce congelata, ma semplicemente refrigerata, quindi le temperature e le esigenze sono simili. La novità è che abbiamo spazi attualmente non attrezzati, che potrebbero essere attrezzate come celle frigorifere, se questo trend positivo dovesse continuare e aumentare».

Avete già qualche dato sul trend del 2017?

«Il traffico delle patate comincia adesso, al principio di febbraio. Speriamo che possano aumentare i quantitativi in confronto allo scorso anno, quando il traffico di patate ha raggiunto quasi le 50 mila tonnellate. Nel 2017 inoltre prevediamo un importante incremento dell'attività del terminal ro-ro per i traffici con la Turchia. Abbiamo fatto partire sul terminal un investimento da 12 milioni di euro per attrezzature e ottimizzazione di un parco ferroviario, equipaggiato con gru specifiche per lo scambio nave-ferrovia per i camion turchi e i contenitori da 45 piedi. Il 2017 è un momento di investimento».

www.themediatelegraph.it



GLI EX VERTICI DI PALAZZO SAN GIORGIO

Promosso a dirigente ma senza la laurea, chiesto risarcimento a Merlo e D'Aste

La procura della Corte dei Conti della Liguria ha chiesto un risarcimento di 88 mila euro all'ex presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, e all'ex segretario generale dell'Autorità Giambattista d'Aste. Secondo la magistratura contabile, avrebbero promosso a dirigente un dipendente non in possesso dei titoli di studio previsti, ovvero la laurea. Per l'accusa, anche l'Autorità portuale in qualità di ente pubblico non economico, deve rispettare la norma applicata alla pubblica amministrazione che prevede che i dirigenti abbiano la laurea. I fatti risalgono al 2010, a seguito di una

segnalazione del revisore dei conti che aveva ravvisato l'illegittimità della promozione del dipendente non in possesso dei titoli di studio. Promozione proposta dall'allora segretario e firmata dal presidente. Per l'avv. Luigi Cocchi, che difende l'ex presidente Merlo, «non solo non ci sarebbe danno erariale, visto che il dipendente ha regolarmente svolto le mansioni per cui era pagato, ma la nomina è legittima in quanto la norma, sulla quale si basa la procura per le accuse, non si applicherebbe ai dipendenti dell'Autorità portuale che si regola secondo una disciplina del lavoro di tipo privatistico».

■ L'INTERVISTA

Signorini: «A Genova concessioni dei terminal al primo comitato»

PAOLO Emilio Signorini fa il punto sui primi 2 mesi di guida dei porti di Genova e Savona e annuncia l'ok alle concessioni dei terminal nel capoluogo «al primo comitato portuale».

DELL'ANTICO >> 15

PORTI. SIGNORINI: «MIOPE CHI NON CREDE NELLA PIATTAFORMA MAERSK»

«Concessioni dei terminal ok al primo comitato di gestione»

Il presidente di Genova-Savona: «Ente Bacini ai privati entro giugno»

L'INTERVISTA

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. «Vorrei parlare solo a risultati ottenuti, e questo è ancora un momento di blocco». Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona da neppure due mesi, non riesce a fare finta di niente. E spiega: «Mi piace presentare i fatti, e per questo preferisco lavorare in silenzio». L'ex segretario generale della Regione Liguria, nel suo ufficio di Palazzo San Giorgio, stringe in una mano il cellulare che vibra, quasi in continuazione. «Spesso non ho neppure il tempo di rispondere al telefono, ma faccio il possibile», aggiunge.

Presidente, se lo aspettava così il lavoro in Authority?

«Sono state e saranno settimane intese, dedicate soprattutto alla fusione tra l'Autorità portuale di Genova e quella di Savona. Ho voluto avere un quadro generale

della situazione per sapere dove intervenire e quali settori potenziare. Gestire un'operazione tra due enti che si uniscono non è cosa semplice».

E fuori da Palazzo San Giorgio quali sono le priorità? Partiamo dalle concessioni nel porto di Genova e dalle richieste di rinnovo dei terminalisti.

«Daremo il via libera non appena verrà convocata la prima riunione del nuovo comitato di gestione, salvo imprevisti. Mi sento di dire che tutti i nodi sono stati sciolti, adesso possiamo procedere».

Altro tema "caldo" è quello delle riparazioni navali e della privatizzazione di Ente Bacini.

«Stiamo lavorando per accelerare i tempi. Abbiamo tutte le intenzioni di avviare il bando di gare e assegnare i bacini di carenaggio ai privati al più tardi entro giugno».

C'è anche la Darsena navale di Genova. Come vi comporterete con la nuova concessione?

«Al momento la banchina è nelle mani di Ucina. Ma la mia

intenzione è quella di affidare la struttura ad una società mista, composta sia da enti pubblici locali che da soggetti privati interessati all'area. Ovviamente lasciando liberi gli spazi per il periodo nel quale si svolge il Salone Nautico di Genova».

Il board di gestione dell'Authority entrerà in carica solamente dopo l'ok dell'Anac atteso entro febbraio. Ma alcuni dicono che il sindaco Doria potrebbe farsi già da parte, le risulta?

«In questi giorni il sindaco non mi ha fatto sapere nulla. Ma la sua presenza nel board sarà temporanea. Questo me lo ha già anticipato».

Parliamo del lavoro in banchina: crede che debba essere rivista l'attività della Compagnia Unica di Genova e della Rebagliati di Savona?

«Si tratta di un modello, quello a chiamata, che ha funzionato fino a questo momento e credo possa andare avanti. Ma sarà necessario uscire dalla contrattazione, quella sui bilanci e sulle tariffe».

fe, che viene fatta spesso di anno in anno. Sono convinto che debba essere previsto uno schema differente. Per quanto riguarda invece un miglioramento e uno sviluppo del lavoro sui moli, questo tema non può che essere affrontato a livello nazionale, come già in parte si sta facendo».

Crede ancora nell'utilità della piattaforma Maersk di Vado Ligure?

«Chi pensa che quest'opera non servirà a nulla si sbaglia. Ma soprattutto ha una visione miope del mercato. Se adesso il numero di traffico non giustifica la realizzazione della piattaforma, questo non significa che le cose possano presto cambiare. Qui facciamo previsioni fino al massimo al 2020, mentre i grandi scali del Nord Europa guardano già a cosa potrà accadere nei prossimi vent'anni».

Aeroporto di Genova: il primo tentativo di privatizzazione, che sotto la presidenza Merlo ha avuto una gestazione pluriennale, è fallito. Lei come intende muoversi?

«Intendo proporre una modifica statutaria che sospenda la clausola del diritto di prelazione».

Quella in base al quale se uno dei tre azionisti vende (Authority che è 60%, Camera di commercio al 25% o Adr al 15%) gli altri due soci possono esercitare (o minacciare di farlo) il diritto di prelazione sull'acquirente in arrivo?

«Sì. Se non si sospende quella clausola è inutile bandire una gara, provare a vendere. Le esperienze passate lo hanno dimostrato. Ma vorrei che la sospensione della clausola fosse condivisa dai soci, con l'intesa di Comune e Regione. Nel frattempo occorre far valutare la società di gestione».

Esistono già due valutazioni fatte da due differenti advisor.

«Sono del 2011 e 2014, so-

no superate ormai».

www.themeditelgraph.it

«BENVENUTI AL CIMA (NOTTIDIGERVA)»

SEGRETARIO E AEROPORTO

Il segretario? Voglio che abbia i requisiti che il ruolo richiede. Il "Colombo"?

Occorre sospendere la clausola del diritto di prelazione dei soci, prima di vendere

PAOLO EMILIO SIGNORINI
Presidente porti Genova-Savona



IL PORTO

Signorini agli operatori
"Coordinate i progetti"

MASSIMO MINELLI A PAGINA 5



Porto, il governo punta su Genova e Trieste per la missione cinese

Moli in fermento dopo le rilevazioni di Repubblica Signorini ai privati: "Coordinate i vostri progetti"

MASSIMO MINELLI

LA missione cinese che l'Italia sta preparando e che dovrebbe essere ufficializzata nei prossimi giorni mette al centro i porti, scegliendo di focalizzare l'attenzione su Genova e Trieste, terminali su cui il Paese si gioca gran parte delle sue speranze di rilancio infrastrutturale e logistico. La rappresentanza sarà ai massimi livelli, con il Capo dello Stato Sergio Mattarella e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Ma prima dell'appuntamento ufficiale, previsto per la fine di febbraio (ma ancora in preparazione) i presidenti dei porti di Genova-Savona e di Trieste (Paolo Signorini e Zeno D'Agostino) saranno in Cina a preparare i contenuti operativi di un'alleanza senza precedenti. La legge di riforma ha trasformato in piattaforma logistica i vecchi porti e l'occasione di intercettare volumi crescenti della Cina, destinata a consolidare sempre più la sua leadership internazionale, è unica. Secondo un cerimoniale ancora in via di definizione e da concordare con gli interlocutori cinesi, ci saranno incontri bilaterali su porti o trasporto aereo, investimenti, alta tecnologia. Paolo Signorini ne riflette con Repubblica

in momenti di grande fermento per lo scalo genovese che, come anticipato da *Repubblica*, potrebbe vivere presto nuovi sconvolgimenti sul fronte delle alleanze (il dialogo ben avviato dal Secb con un fondo anglo-francese e quello di Msc con Messina).

Presidente Signorini, Mattarella e Delrio saranno a fine febbraio in Cina, ma Genova e Trieste anticiperanno la visita. Un segnale di svolta, non trova?

«Il programma della visita è in via di definizione, ma confermo che noi e Trieste andremo nelle settimane precedenti in Cina per preparare la missione».

Soddisfatto?

«Sono sincero, non ho mai capito molto missioni in Cina di singoli porti. In questo caso, però, si muove un Paese e sceglie il porto di Genova e quello di Trieste a rappresentarlo. E questo è un segnale molto forte».

Lei insiste sul ruolo che Genova e Savona devono avere per il Paese, ma come si può impostare il dialogo con il colosso asiatico?

«La Cina sta guardando con interesse crescente all'Europa, come dimostra l'operazione fatta al Pireo per aggredire l'Europa orientale che segue la strategia "one belt, one road". Da una parte c'è la rotta che privilegia i por-

ti del Nord Europa, dall'altra la partita che si gioca nel Mediterraneo. E le due cose si intersecano perché se vogliamo davvero recuperare parte di quei container che sono di competenza naturale del Mediterraneo e invece scelgono il Mediterraneo (600 mila teu l'anno n.d.r.) dobbiamo mostrarci competitivi ed efficienti».

Ma che cosa si può proporre nel concreto alla Cina?

«Siamo già grandi interlocutori, con armatori, agenzie e operatori. L'interesse c'è già, ma dobbiamo vendere Genova con un programma preciso, con un porto ancora più competitivo di quello attuale».

E come si può fare?

«Intervendo sulle infrastrutture ferroviarie e portuali, sui servizi, sull'offerta che siamo in grado di dare come porto nazionale. Per questo dobbiamo lavorare molto sul collegamento via trono dei container, dalla manovra in porto al navettamento fino al valico. E per fare questo ci dev'essere un'azione coordinata delle tre regioni del Nord Ovest, di Rfi e Fs Logistica, ma anche dei privati. L'idea è poter dire alla Cina: nel 2021 sarà pronto il Terzo Valico, ecco il nostro catalogo di offerte che può indurre a trasferire da noi ulteriori quote di traffico».

Faceva riferimento ai privati, che ne pensa di quello che sta succedendo in porto?

«Non entro nel merito di trattative fra privati, ma faccio una riflessione. L'*Authority* è oberata di cose da fare, sarebbe bello se i privati mettessero a punto operazioni virtuose. Istanze differenti, non coordinate fra loro e che non si capisce come possano incastrarsi con lo sviluppo dello scalo, sarebbero poco comprensibili».

Il lavoro è tanto, ma le manca ancora il board e il segretario.

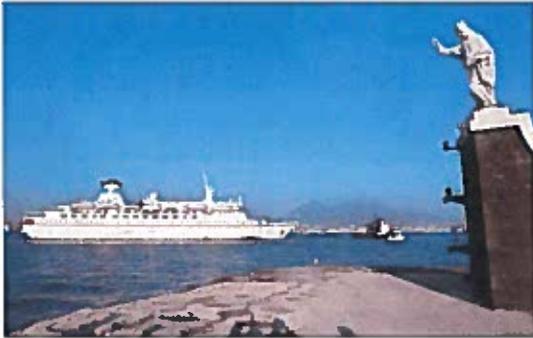
«È sbagliato pensare che sia tutto fermo e che tutto si rivolgerà con il board e il segretario generale. Certo, avere una squadra al completo è fondamentale, ma è con il lavoro quotidiano, con il confronto, con la voglia di affrontare e risolvere i problemi che arrivano i risultati».

Se dovesse indicare un problema in questo momento?

«Soffro nel vedere gli spazi inutilizzati dentro al porto, vorrei vederli occupati e vivi. Penso a Ponte Parodi, all'Hennebique, alla centrale a carbone quando sarà definitivamente dismessa, ma so che il ragionamento è complesso, bisogna valutare la fruibilità dei siti, i costi di gestione. Non per questo non dobbiamo provarci, la riqualificazione delle aree portua-

Porti: Museo, corsi accademici in ex Magazzini Generali Napoli

Edificio sarà ampliato. Ospiterà anche ristoranti e bar



(ANSA) - NAPOLI, 26 GEN - Gli ex magazzini generali del Porto di Napoli diventeranno un "museo della memoria ma anche un polo di formazione per gli studenti dell'università Partenope". E' così che Pietro Spirito, presidente del porto di Napoli, annuncia il progetto di ristrutturazione del grande edificio che si trova all'interno dello scalo partenopeo, a poca distanza da Piazza Municipio. L'edificio non solo sarà ristrutturato e trasformato internamente, ma verrà anche ampliato visto che "nel progetto originario doveva essere grande il doppio". Il progetto è stato presentato stasera da Spirito insieme al Propeller Club di Napoli, presieduto da Umberto Masucci, che da sempre si adopera per la valorizzazione di luoghi del mare dimenticati a Napoli, dai Magazzini generali al Molo San Vincenzo. Il Museo che sorgerà all'interno dell'edificio riporterà le testimonianze del legame tra Napoli e il mare, raccontando anche le storie delle migrazioni passate e contemporanee, ospitando molti reperti che sono stati ritrovati negli scavi della metropolitana. Ma grazie all'accordo con l'Università Partenope, annunciata stasera dal rettore Alberto Carotenuto, l'edificio ristrutturato ospiterà anche i corsi di laurea dedicati all'economia del mare. Il nuovo polo comprenderà una grande terrazza con ristoranti, bar ed attività commerciali sempre legate all'idea del Mediterraneo.

**L'iniziativa
MUSEO DEL MARE
ECCO IL PROGETTO**

Pane a pag. 29



Il Porto, il futuro

Magazzini generali, raddoppia la cubatura

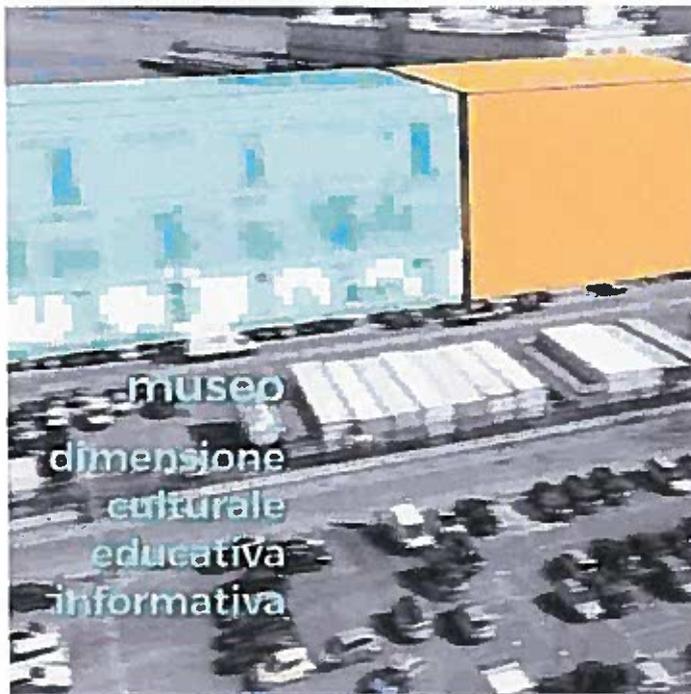
Museo del Mare, l'idea-progetto del comitato promotore. Spirito: spazio anche alla Partenope

Antonino Pane

Un museo per ripercorrere la storia della città. Come a Genova, come a Venezia, come in altre città del mondo dove la il mare è la linfa vitale dell'economia. Il progetto del Museo del Mare e dell'Emigrazione, nel futuro di Napoli. È stato di Umberto Musucci, presidente del Propeller Club di Napoli, l'idea di mettere insieme un comitato promotore "aperto" che oggi si compone già di 38 soggetti tra associazioni, imprenditori, armatori e professionisti. Un comitato presieduto da Giuseppe D'Amato, veterano degli armatori partenopei e appassionato di storie di mare. L'evento, ospitato dalla sezione napoletana della Lega Navale al Molo Sgiglio, ha visto insieme ai promotori la partecipazione del Soprintendente Luciano Garella, dell'assessore Amedeo Lepore per la Regione Campania, dell'assessore Daniela Villani per il Comune di Napoli e del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, Pietro Spirito. In sala, insieme a molti volti noti del mondo portuale, il comandante del Compartimento marittimo della Campania l'ammiraglio Arturo Faraone e l'ammiraglio Raffaele Caruso della Marina Militare.

A presentare il progetto, o meglio, l'idea-progetto, è stato il gruppo di professionisti incaricato dal comitato promotore coordinato dall'architetto Genaro Matacena e dall'ingegnere Filippo Cavuoto. Una suggestiva presentazione che, attraverso immagini, ha voluto indicare un tracciato progettuale per il recupero integrale dell'edificio Magazzini Generali da destinare in parte ad un polo museale dedicato al mare ed in parte ad attività commerciali capaci di promuovere turismo e cultura ma anche di generare risorse economiche per bilanciare i costi dell'area museale.

Un contenitore di 9 mila mq di superficie utile che dovrebbe recuperare per intero le linee del progetto originario di Marcello Candino, salvo ad essere sormontato da una copertura a volta per ospitare spazi destinati al pubblico. Equi siamo alle prime per-



plexità: la copertura aprirebbe un contenzioso con la proprietà dell'hotel Romeo posizionato proprio alle spalle.

Tutti i relatori hanno sottolineato la positività dell'iniziativa e lo spirito di mobilitazione del cluster marittimo anche se non sono mancate critiche costruttive. L'assessore Amedeo Lepore, che ha ripreso il progetto sulle Zes (zone economiche speciali), ha lasciato intendere una possibile apertura per attingere a finanziamenti regionali pur segnalando l'esigenza che l'iniziativa deve comunque essere accolta pagata ad un'adeguata pia-



**La polemica
Ma sulla storia
dell'Emigrazione
c'è già
un progetto
finanziato per
l'Immacolata
Vecchia**

no economico per evitare l'emissione spreco di risorse, un piano che garantisca l'equilibrio finanziario soprattutto nella difficile gestione dei musei che spesso costituiscono una spesa nel fisco per le casse pubbliche. Le polemiche anche evidenziato la necessità di un comitato scientifico di alto livello, proposta, subito accolta da Spirito. Anche il presidente ha ripreso gli stessi concetti addirittura chiedendo di superare l'ipotesi di un "museo considerato troppo statica e polverosa", dando spazio piuttosto ad un contenitore in grado di ospitare più funzioni. Ed è stato proprio Spirito ad an-

nunciare che presenterà al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio una richiesta di finanziamento per realizzare parte del progetto Nauticum per il waterfront e l'edificio della Magazzini Generali che verrebbe raddoppiato in termini volumetrici secondo quanto previsto dal progetto preliminare già acquisito dalla Autorità Portuale. Spirito ha anche annunciato che i progetti definitivi saranno pronti entro due mesi e che tra quattro mesi dovranno essere pronti quelli esecutivi per lanciare le gare d'appalto. Un programma ambizioso, come quello già anticipato per i dragaggi, la nuova vasca per raccogliere i fanghi di Bagnoli e per restituire alla città le volumetrie del Molo di San Vincenzo ora nelle mani della Marina Militare.

Tutti d'accordo, dunque? Stando alle carte bisognerà chiarire alcuni problemi. Intanto il ruolo della Partenope. Il presidente ha anticipato una possibile cessione di una parte dell'edificio della Magazzini Generali all'Università Partenope. Ma la perplessità di fondo riguardano altro. Cosa ne sarà della concessione assegnata al gruppo Snav che scade nel dicembre 2026 e che circonda l'intero edificio, area vitale per il traffico Ro-Ro? Cosa ne sarà del Museo virtuale dell'emigrazione all'Immacolata Vecchia già finanziato dal Grande Progetto? Come si potranno coniugare tempi così ristretti con l'esigenza di fare gare per assegnare i progetti, tenuto conto che il preliminare dell'edificio Candino è già costato 250 mila euro **Intervista a Spirito** con assegnazione a parità privata? Come sarà possibile realizzare opere dal grande impatto sulla città in assenza di un Piano Regolatore Portuale approvato? E come sarà possibile assegnare a privati concessioni senza procedure di evidenza pubblica? Fin ancora, sono proprio queste le priorità del porto in questo momento di Spirito va avanti. Guardare solo indietro non va bene, ripete. A giorni si conoscerà la scelta delle sue priorità: entro il 5 febbraio. Infatti, il piano operativo sarà presentato al ministro Delrio.

GIORNALISMO RISERVATO

SIPOTRA: Pietro Spirito, le fusioni aziendali non sono la panacea

(FERPRESS) – Roma, 26 GEN – Due delle maggiori aziende di trasporto in Italia, ed al contempo due esempi negativi di fusioni, ATAC a Roma ed EAV in Regione Campania. Ha preso le mosse da questo duro esempio Pietro Spirito, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, nel suo intervento al convegno “Razionalizzazioni dei mercati e aggregazioni fra imprese di trasporto”, organizzato dalla Società Italiana di Politica dei Trasporti (SIPOTRA), giovedì 26 gennaio 2017, presso l’auditorium dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a Roma.

Pur non citandolo, Spirito attinge a piene mani dal suo più recente lavoro, “Trasportopoli”, edito da Guerini, nel quale racconta quattro difficili anni da dirigente ATAC, in una lotta quotidiana contro inefficienze e ruberie. La tesi principale, che si estende anche al campano Ente Autonomo Volturno (EAV), nato nel 2012 dalla somma di diverse società di trasporto regionali, è che la politica ha usato le fusioni per mascherare i problemi delle aziende, paradossalmente aggravandoli. L’immagine richiamata è forte: si è seguita la linea secondo la quale due o più cadaveri potessero creare un organismo sano. Invece, si è soltanto ottenuto un cimitero più vasto.

Tre sono i principali filoni di inefficienza. In primis, i sindacati, che hanno utilizzato l’occasione fornita dalle fusioni per allargare il perimetro delle inefficienze. In questo senso, la memoria corre immediatamente al caso Parentopoli in ATAC, con oltre 800 assunzioni fra il 2009 ed il 2010. In secondo luogo, sono venuti meno i dirigenti aziendali, spesso asserviti alla politica, e dunque acritica verso di essa. Non riconoscendo la loro stessa azienda come valore in sé, questa automaticamente diviene una mera ombra del sistema politico. L’azionista, dunque la politica, è infine il principale fattore critico. Infatti, nelle controllate pubbliche, l’azionista è al contempo anche il committente e controllore dei servizi. Fin quando questo conflitto d’interessi non verrà sanato, come all’epoca si provò a fare nel processo di divisione aziendale di Ferrovie dello Stato, la politica continuerà ad usare le imprese di trasporto come strumento di consenso elettorale.

Dunque, le fusioni non sono necessariamente un bene, né sono una panacea a tutti i mali, bensì rappresentano uno strumento, che necessita di un doveroso processo di monitoraggio e misurazione. In questo senso, secondo Spirito è necessario abbandonare anche un’altra idea molto citata nel dibattito pubblico: le economie di scala. Infatti, è falso che aggregando segmenti d’offerta differenti si possano generare risparmi. Ferro e gomma hanno meccanismi e strutture di gestioni differenti, non sovrapponibili. L’unico campo in cui è possibile realizzare economie è nel management, campo nel quale, almeno in ATAC, si è invece provveduto ad assunzioni incontrollate ed ingiustificate. Dunque, in assenza di vere sinergie industriali, declamare la necessità di economie di scala è niente di più che uno spot elettorale.

Si torna così sempre alla politica: è da questa, sostiene Spirito, che bisogna ripartire. E’ la politica a cui spetta la pianificazione delle politiche di trasporto, dalle quali derivano gli ambiti ottimali di offerta ed i contratti di servizio. Solo con una rigorosa pianificazione, ed un’altrettanto stringente osservazione della stessa, si possono rimettere in carreggiata queste enormi aziende frutto di recenti fusioni. Una carreggiata che sia, ovviamente, preferenziale, e riservata al solo trasporto, ed interesse, pubblico.

Roberto Calise

SIPOTRA: quali soluzioni per dare efficacia e efficienza ai trasporti? La prima parte del convegno

(FERPRESS) – Roma, 26 GEN – Quali soluzioni per dare maggiore efficacia, oltre che efficienza, al sistema dei trasporti in Italia? La prima parte del convegno organizzato da SIPOTRA su “Razionalizzazioni dei mercati e aggregazioni delle imprese di trasporto” è ruotata intorno a questa domanda, vedendo una serie di interventi che hanno approfondito una lunga serie di aspetti.

Il tema principale del convegno ha riguardato la valutazione del rapporto tra concorrenza, apertura del mercato e presenza di numerosi competitori in grado di dare dinamicità al settore, e ruolo delle imprese che, pur in un contesto non monopolistico, giocano un ruolo predominante per dimensioni o presenza sul mercato e si pongono semmai alla guida di processi di aggregazione, di razionalizzazione o di ulteriore concentrazione del mercato. Sono i temi, sostanzialmente, riassunti nel quesito se sia opportuno favorire, a livello legislativo o nei fatti, la crescita e lo sviluppo di un “campione nazionale”, in grado di essere competitivo anche a livello internazionale, oppure se bisogna favorire la più ampia competizione nel mercato attraverso la presenza di una pluralità di operatori in concorrenza tra di loro.

La sintesi delle diverse posizioni in campo non può ridursi in formule semplicistiche, perchè troppo numerose sono le variabili che ciascun intervento ha preso in considerazione. Tra i dati significativi emersi al convegno, il confronto operato da Mario Sebastiani, presidente di SIPOTRA, tra le tre grandi imprese ferroviarie presenti oggi in Europa: secondo questi dati, Deutsche Bahn detiene il 91 per cento del mercato nazionale passeggeri media-lunga percorrenza, SNCF il 100 per cento, Ferrovie dello Stato Italiane l’80 per cento.

Nel settore dei servizi di trasporto regionale ferroviario, DB ha una quota del mercato nazionale pari al 71 per cento, SNCF il 100 per cento, mentre Trenitalia detiene il 97 per cento. Altrettanto significativi i dati relativi alla presenza dei rispettivi gruppi sui mercati internazionali: Deutsche Bahn realizza quote di fatturato sui mercati internazionali pari al 40 per cento ed è presente in ben 130 paesi; SNCF ha quote di fatturato pari al 33 per cento, mentre il gruppo FSI ha una quota solo del 13 per cento, realizzata per l’80 per cento attraverso le attività della società Netinera in Germania.

I dati si riferiscono al 2015, il protagonismo del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sui mercati internazionali ha conosciuto nuove iniziative proprio negli ultimi tempi con l’acquisizione delle ferrovie greche Trainose e la penetrazione sul mercato ferroviario inglese.

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO

Taranto, partiti i dragaggi in porto

Dopo i lavori lo scalo avrà una nuova banchina lunga 430 metri

L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha dato avvio agli «interventi per il dragaggio di 2,3 milioni di metri cubi di sedimenti in area molo polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del quinto sporgente del porto di Taranto». Lo annuncia la stessa **Autorità portuale**, presieduta da Sergio Prete, specificando che «i lavori avranno una durata di circa un anno e sono stati affidati alla Astaldi spa». L'intervento, specifica **L'Avvisatore** in una nota, «prevede come principale oggetto il dragaggio dei sedimenti presenti nel specchio d'acqua antistante il molo polisettoriale del porto di Taranto e la realizzazione di una cassa di colmata, posta in radice al quinto sporgente, in cui verranno refluiti i sedimenti dragati. Il dragaggio verrà effettuato sia a fini ambientali, cioè per la rimozione dei sedimenti risultati contaminati dalla caratterizzazione Ispra (valori di contaminazione maggiori dei limiti di intervento), sia a fini di infrastrutturazione portuale, per consentire l'attracco delle navi di ultima generazione che necessitano una profondità del fondale di -16,50 m».

Al termine dei lavori, comunica **L'Avvisatore** di Taranto, «si potrà disporre inoltre di una nuova banchina di lunghezza pari a 430

metri realizzata sul margine della cassa di colmata posta in radice al quinto sporgente. L'opera si inserisce tra i fondamentali interventi previsti nel Dpcm del 17.02.2012 di nomina del commissario straordinario del porto di Taranto».

Secondo **L'Avvisatore**, «l'urgente realizzazione nel pubblico interesse dell'opera marittima-infrastrutturale riveste la massima rilevanza strategica non solo per lo scalo Jonico, ma anche per l'intera portualità nazionale, oltre che rilevante interesse per le implicazioni occupazionali ed i connessi riflessi sociali. Il completamento dei lavori di ammodernamento e riqualificazione della banchina di ormeggio del molo polisettoriale, previsti per la primavera 2017, unito alla realizzazione dei dragaggi dei fondali del molo polisettoriale consentono al porto di Taranto di acquisire la disponibilità di una infrastruttura dall'alta performance e dalle grandi capacità, potendo disporre di 2.100 metri di banchina ed un milione di metri quadri di piazzale dotati di 5 binari ferroviari di oltre 1.000 metri direttamente collegati con la rete ferroviaria nazionale. Tale circostanza consentirà all'**Autorità** del Mar Ionio - conclude la nota - di avviare una più chiara ed autorevole interlocuzione con i principali operatori internazionali potenzialmente interessati all'utilizzo dello scalo jonico».

Porti: pubblicato nuovo bando per gestione rada Messina

Invio delle domande entro il 9 marzo. Canone da 750 mila euro



(ANSA) - PALERMO, 26 GEN - Il nuovo bando per la rada San Francesco a Messina, dove approdano i traghetti privati, ricalca quello precedente e non sono state accolte le richieste avanzate dal Comune. Il termine per il ricevimento delle domande di partecipazione è fissato alle 13 del prossimo 9 marzo, mentre le offerte saranno aperte il 14 marzo alle 10 negli uffici dell'Autorità Portuale e l'aggiudicazione avverrà qualche giorno dopo, praticamente in concomitanza con la scadenza dell'attuale concessione. Il canone a base d'asta, al rialzo, è di 750mila euro.

La durata dell'appalto è di tre anni dall'aggiudicazione.

Porti: nuovo dragaggio in vista a Tremestieri

E' possibile utilizzare uno dei due scivoli



(ANSA) - PALERMO, 26 GEN - E' entrata meno sabbia del previsto ed è quindi possibile rendere fruibile le due invasature del porto Tremestieri in via alternata. Il dragaggio, che dovrebbe durare circa una settimana, potrebbe iniziare lunedì prossimo. Il centro città dovrà comunque subire il passaggio dei mezzi pesanti ma in misura ridotta rispetto alle previsioni. La draga della Lmd di Chioggia è in viaggio da Pescara e probabilmente lunedì potrà avviare le operazioni, che dureranno circa una settimana. Poi sarà di nuovo possibile far funzionare il porto a pieno regime.

Sicilia orientale, Catania è la sede dell' autorità portuale

Scoperto deposito di armi e droga in via Officina: c' erano oltre 11 chili di "erba" Apprendo con soddisfazione che Catania sarà per i prossimi due anni la sede dell' autorità di Sistema Portuale". Lo ha detto il sindaco di Catania Enzo Bianco apprendendo la notizia che il ministro dei Trasporti Graziano Del Rio ha firmato il decreto con cui si stabilisce che il capoluogo etneo sarà il punto nevralgico del "Sistema portuale del mare di Sicilia Orientale". "Un ulteriore, importante riconoscimento per la nostra città - ha continuato Bianco - grazie alla credibilità che in questi anni ha conquistato a livello nazionale e internazionale. Il porto di Catania cresce, una crescita che punta anche sulla piena sinergia con quello di Augusta, entrambi punti strategici per lo sviluppo economico del Distretto del Sud Est, il più produttivo e attivo dell' intera Sicilia". "Il Porto di Augusta - ha detto ancora il Sindaco di Catania - è una delle strutture più importanti del Sud Italia e la sua unione con quello di Catania, ognuno con e le sue competenze e specialità, può far nascere un grande sistema portuale. La posizione strategica lo consente, l' impegno e la professionalità lo rendono possibile e adesso, finalmente, ci sono anche le condizioni amministrative e organizzative. Un ruolo importante lo hanno svolto il Governo Regionale guidato dal presidente Rosario Crocetta e, in particolare, ha dato un forte contributo l' assessore alle Infrastrutture Giovanni Pistorio". "Insomma - ha concluso Enzo Bianco - la nascita dell' Autorità di sistema permette di sviluppare ancora di più ed esaltare le potenzialità dei nostri porti". Nei mesi scorsi, il sindaco di Catania, Enzo Bianco, e quello di Augusta, Maria Concetta Di Pietro, si sono incontrati proprio per sviluppare una collaborazione sempre più concreta ed efficace. Il Decreto legislativo n. 169 del 04 agosto 2016 sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali", voluto dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, ed entrato in vigore lo scorso 15 settembre, prevede tra le altre cose che le "Autorità di Sistema Portuale" siano 15 in tutta Italia ed abbiano il compito di coordinare, con un ruolo strategico di indirizzo e programmazione, ciascuno nella propria area di competenza, i 57 porti che fanno parte del sistema nazionale. In Sicilia le Autorità sono due: quella Occidentale con Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani; quella Orientale con Catania e Augusta. Messina, Milazzo, Tremestieri fanno invece parte della "Autorità dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio e dello Stretto" insieme ai porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia e Reggio Calabria.

Delrio firma il decreto: Catania sede dell'Autorithy per 2 anni

CATANIA - Catania sarà la sede del 'Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale', il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha firmato il decreto che lo si stabilisce. Enzo Bianco, sindaco della città ha dichiarato di essere soddisfatto *"Catania - ha detto Bianco - sarà per i prossimi due anni la sede dell'Autorità di Sistema portuale, un ulteriore, importante riconoscimento per la nostra città grazie alla credibilità che in questi anni ha conquistato a livello nazionale e internazionale. Il porto di Catania cresce, una crescita che punta anche sulla piena sinergia con quello di Augusta, entrambi punti strategici per lo sviluppo economico del Distretto del Sud Est, il più produttivo e attivo dell'intera Sicilia"*.

"Il Porto di Augusta - ha aggiunto il sindaco di Catania, Bianco - è una delle strutture più importanti del Sud Italia e la sua unione con quello di Catania, ognuno con e le sue competenze e specialità, può far nascere un grande sistema portuale. La posizione strategica lo consente, l'impegno e la professionalità lo rendono possibile e adesso, finalmente, ci sono anche le condizioni amministrative e organizzative". "Un ruolo importante - ha continuato il sindaco di Catania - la nascita dell'Autorità di sistema permette di sviluppare ancora di più ed esaltare le potenzialità dei nostri porti". La realizzazione dell'Autorità di Sistema tra i due porti è stata resa possibile anche grazie all'attività di collaborazione svolta nei mesi scorsi dal sindaco di Catania e quello di Augusta, Maria Concetta Di Pietro.

Catania sede dell'Autorità di Sistema Portuale di Sicilia Orientale

Ministro Delrio firma il decreto

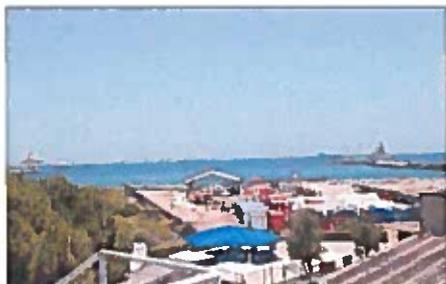


(ANSA) - CATANIA, 26 GEN - Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha firmato il decreto con cui si stabilisce che il capoluogo etneo sarà il punto nevralgico del 'Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale'. Il sindaco Enzo Bianco ha espresso la sua "soddisfazione". "Catania - ha detto - sarà per i prossimi due anni la sede dell'Autorità di Sistema Portuale, un ulteriore, importante riconoscimento per la nostra città grazie alla credibilità che in questi anni ha conquistato a livello nazionale e internazionale. Il porto di Catania cresce, una crescita che punta anche sulla piena sinergia con quello di Augusta, entrambi punti strategici per lo sviluppo economico del Distretto del Sud Est, il più produttivo e attivo dell'intera Sicilia".

"Il Porto di Augusta - ha aggiunto Bianco - è una delle strutture più importanti del Sud Italia e la sua unione con quello di Catania, ognuno con le sue competenze e specialità, può far nascere un grande sistema portuale. La posizione strategica lo consente, l'impegno e la professionalità lo rendono possibile e adesso, finalmente, ci sono anche le condizioni amministrative e organizzative". "Un ruolo importante - ha continuato il sindaco di Catania - lo hanno svolto il Governo Regionale guidato dal presidente Rosario Crocetta e, in particolare, ha dato un forte contributo l'assessore alle Infrastrutture Giovanni Pistorio. Insomma la nascita dell'Autorità di sistema permette di sviluppare ancora di più ed esaltare le potenzialità dei nostri porti". Nei mesi scorsi il sindaco di Catania e quello di Augusta, Maria Concetta Di Pietro, si sono incontrati proprio per sviluppare una collaborazione sempre più concreta ed efficace.

Porti: Zappulla (Pd), per Augusta non va perso un solo euro

Deputato, è infrastruttura più importante della Sicilia



(ANSA) - PALERMO, 26 GEN - "Dei 200 milioni complessivi di investimento, a rischio dalla precedente estate, gran parte sono stati confermati evitando ricadute davvero drammatiche per il porto di Augusta". Lo afferma il deputato nazionale del Pd, Pippo Zappulla.

"Il 6 agosto - aggiunge - scrissi al ministro Graziano Del Rio per chiedere lumi sulla cancellazione in itinere di questi ingenti investimenti europei. Denunciai il rischio evidente di un impoverimento delle strutture portuali e marittime. Purtroppo la mia denuncia allora passò nel silenzio agostano. Oggi quelle indiscrezioni riemergono con dati che sembrano più certi e chiari. La Commissione europea ha confermato per fortuna gran parte delle risorse previste su Augusta con i fondi Pon (quota europea 67 milioni). Dalle notizie aggiornate acquisite al Ministero per le infrastrutture e trasporti rischiano, infatti, di essere cancellati 13,5 milioni (con le quote di cofinanziamento si arriva a 20) di euro previsti originariamente per l'allargamento del piazzale. Mentre vengono confermati gli investimenti previsti per il lotto 2 e 3 relativi alla realizzazione del Terminal container e al consolidamento delle banchine. La motivazione adottata dalla Commissione europea, e a quanto risulta, condivisa dal Ministero è che un ampliamento dei piazzali non è giustificato dall'attuale attività e dalla stessa previsione futura".

"E' mia convinzione che nessun euro di finanziamento deve andare disperso - spiega Zappulla - per l'infrastruttura più importante dell'intera Sicilia orientale. Ho chiesto a Del Rio di sostenere le ragioni di Augusta e, in ogni caso, di non consentire la cancellazione delle risorse. Qualora permanesse la posizione della Commissione europea sull'ampliamento dei piazzali si potrebbero rimodulare gli stessi fondi per interventi sulla diga foranea e per l'allacciamento e il collegamento con la ferrovia. La decisione pare sarà assunta dalla Commissione di sorveglianza, composta da funzionari comunitari e ministeriali, l'8 di febbraio già convocata a Bari.

Ed è bene che nei prossimi giorni dal Comune di Augusta e dalla Regione siciliana al ministro del Rio giungono le richieste con l'assunzione di disponibilità e impegni a realizzare in tempi brevissimi i progetti esecutivi senza i quali ogni richiesta e ipotesi di salvare i 13,5 milioni risulterà vana". (ANSA).

«I progetti dell' area industriale fanno passi avanti a Roma»

Ad un anno dalle proteste dei lavoratori per il sindaco ed il suo vice i problemi dell' area di crisi di Gela sono ben incardinati nei tavoli di discussione a Roma. I bandi per nuovi insediamenti e l' accordo di programma saranno discussi il prossimo 2 febbraio durante un incontro tra il Gruppo di Coordinamento e Controllo per l' Area di Crisi Industriale Complessa, la Regione e i Ministeri alle Infrastrutture, Lavoro, Ambiente e Sviluppo Economico.

«Nello stesso giorno dovrebbe essere ufficiale il parere dell' Ispra sul piano di caratterizzazione del porto. Prevista anche una riunione del "tavolo per l' area **logistica**" **integrata** con Augusta, Catania e Messina per pianificare gli investimenti per la rete portuale del mediterraneo in cui Gela è entrata a fare parte». Lo hanno detto il sindaco Messinese ed il vice Siciliano.

«A breve -hanno aggiunto- avremo contezza anche degli studi economici eseguiti, in questi mesi da Eni e dalle associazioni di categoria, per la realizzazione degli impianti per la produzione e distribuzione del Gas Naturale Liquefatto, mentre apprendiamo con soddisfazione la notifica di oggi dell' autorizzazione regionale all' impianto di steam re-forming, che farà di Gela la raffineria green d' Italia. In questo modo, la realizzazione della bioraffineria potrà essere avviata da subito, con la finalità di riassorbire finalmente i lavoratori dell' ex indotto.

Il prossimo 7 febbraio a Palermo si tratterà il progetto di riutilizzo delle acque reflue depurate per usi agricoli.

Porti: incontro su controlli doganali a Palermo

Riunione richiesta da eurodeputata Beghin



(ANSA) - PALERMO, 26 GEN - Su richiesta dell'eurodeputata del M5S, Tiziana Beghin, l'Autorità portuale di Palermo ospiterà domani un incontro sul tema dei controlli doganali. Saranno presenti le istituzioni portuali, i rappresentanti delle imprese, le compagnie di navigazione, gli spedizionieri e Confindustria, per un confronto tra tutti gli operatori coinvolti sulla risoluzione europea in fatto di politica doganale, di cui è titolare la Beghin, quale strumento per facilitare gli scambi e combattere il commercio illegale.

"Ci fa piacere - dice il presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Cannatella - ospitare l'incontro utile a fare chiarezza sull'applicazione della norma europea in merito ai controlli doganali, poiché procedure non omogenee creano una competizione scorretta tra porti e aeroporti nei diversi Paesi. Sarebbe auspicabile una maggiore armonizzazione del sistema e una maggiore snellezza nelle procedure".

Porto, oggi un incontro sui controlli doganali Vincenzo Cannatella: "Bene fare chiarezza"

PALERMO - Su richiesta dell' eurodeputata del M5s, Tiziana Beghin, l' **Autorità portuale** di Palermo ospiterà oggi un incontro sul tema dei controlli doganali.

Saranno presenti le istituzioni portuali, i rappresentanti delle imprese, le compagnie di navigazione, gli spedizionieri e Confindustria, per un confronto tra tutti gli operatori coinvolti sulla risoluzione europea in fatto di politica doganale, di cui è titolare la Beghin, quale strumento per facilitare gli scambi e combattere il commercio illegale.

"Ci fa piacere - ha dichiarato il presidente dell' **Autorità portuale**, Vincenzo Cannatella - ospitare l' incontro utile a fare chiarezza sull' applicazione della norma europea in merito ai controlli doganali, poiché procedure non omogenee creano una competizione scorretta tra porti e aeroporti nei diversi Paesi. Sarebbe auspicabile una maggiore armonizzazione del sistema e una maggiore snellezza nelle procedure".

Norme dell' Ue

Controlli doganali, incontro al porto chiesto dal M5S

Su richiesta dell' eurodeputata del M5S, Tiziana Beghin, l' **Autorità portuale** ospiterà oggi un incontro sul tema dei controlli doganali. Saranno presenti le istituzioni **portuali**, i rappresentanti delle imprese, le compagnie di navigazione, gli spedizionieri e Confindustria, per un confronto tra tutti gli operatori coinvolti sulla risoluzione europea in fatto di politica doganale.

Autorità portuale di Palermo: incontro sui controlli doganali

Su richiesta dell' eurodeputata del M5S, Tiziana Beghin , l' Autorità portuale di Palermo ospiterà domani (ore 15) nei propri locali un incontro sul tema dei controlli doganali. Saranno presenti le istituzioni portuali, i rappresentanti delle imprese, le compagnie di navigazione, gli spedizionieri e Confindustria, per un confronto tra tutti gli operatori coinvolti sulla risoluzione europea in fatto di politica doganale, di cui è titolare la Beghin, quale strumento per facilitare gli scambi e combattere il commercio illegale. Il presidente dell' Autorità portuale, Vincenzo Cannatella : "Ci fa piacere ospitare l' incontro utile a fare chiarezza sull' applicazione della norma europea in merito ai controlli doganali, poiché procedure non omogenee creano una competizione scorretta tra porti e aeroporti nei diversi Paesi. Sarebbe auspicabile una maggiore armonizzazione del sistema e una maggiore snellezza nelle procedure". Com. Stam.

A Porto Torres progetto contro sprechi alimentari

Iniziativa Qui Foundation, Comune e Tirrenia per recupero pasti



(ANSA) - PORTO TORRES, 26 GEN - La rete di Qui Foundation, l'organizzazione che si occupa di lotta agli sprechi alimentari, sbarca a Porto Torres. E lo fa a bordo della nave Nuraghes di Tirrenia dove è stata ufficializzata la partnership che coinvolge, oltre a Qui Foundation e alla compagnia navale, il Comune di Porto Torres.

Grazie al contributo della Consulta del volontariato e dell'associazione Mirade, che ha ispirato il processo ufficializzato oggi, quello di Porto Torres sarà un vero e proprio esperimento. È infatti la prima volta che della distribuzione a terra dei pasti recuperati a bordo si occuperanno gli stessi fruitori. In dodici sono stati formati gratuitamente, grazie al supporto di alcuni partner commerciali del progetto, e hanno conseguito le certificazioni necessarie per operare volontariamente nell'ambito della distribuzione di alimenti.

Per Paolo Arrigoni, segretario generale di Qui Foundation, "il recupero di cibo di alta e buona qualità è un obiettivo primario in ambito internazionale e consente di ridurre i costi dell'ambiente, perciò grazie a Tirrenia, che è la prima compagnia 'green' grazie alla sua adesione al nostro progetto".

Il sindaco di Porto Torres, Sean Wheeler, auspica che "questo possa rappresentare un servizio a vantaggio dell'intera comunità".

Pietro Manunta, presidente Tirrenia, "ridurre gli sprechi al minimo è una questione etica e ideologica, abbiamo iniziato con Cagliari, ora arriviamo a Porto Torres e puntiamo a Olbia".

Logistica internazionale marittima e sicurezza alimentare delle merci

Le corrette procedure per operazioni efficienti

Il porto di Catania, nel corso degli anni, si è conquistato un ruolo importante all'interno del bacino del Mediterraneo. L'enorme quantità di merci che transita quotidianamente da esso rende necessaria l'attività di aziende che si occupano di sbarco/imbarco, spedizioni internazionali e controllo delle stesse, grazie al contributo di professionisti di provata esperienza. Per comprendere nel modo migliore l'importante attività svolta dalle aziende che operano all'interno dell'area portuale, è necessario chiarire quali sono i principali campi d'intervento, in particolare: transito e logistica, controllo e ispezione merci, servizi tecnici industriali e consulenza aziendale. Il settore transito e logistica è dedicato all'imbarco, sbarco e movimento in genere delle merci trasportate da navi convenzionali e in containers, mediante l'impiego di attrezzature portuali composte da gru, carrelli elevatori, tramogge, bilico per la pesatura degli automezzi. Le operazioni vengono completate con le formalità doganali import-export, noleggio navi e containers, copertura assicurativa, perizie merceologiche e gestione del reclamo in caso di avaria al carico, consulenza nei contratti e nei pagamenti internazionali, quali lettere di credito, contro documenti, ecc..., ricerca di mercato e quant'altro necessario nella negoziazione delle merci. L'attività di controllo e spedizione merci è fondamentale. Le migliori aziende che operano in questo campo appartengono al Gafta London, in cui vengono annoverate le principali società di controllo internazionali autorizzate all'emissione di certificati d'ispezione attestanti qualità, condizionamento e quantità delle merci. Da segnalare anche le società che operano come agenti del Bureau veritas international, presente con 540 uffici in 140 Paesi nel mondo. Il settore dei servizi tecnici industriali e della consulenza aziendale è quello che, allo stato attuale, per molti rappresenta quello con le maggiori prospettive di crescita. Tale attività viene esercitata attraverso la consulenza, assistenza tecnica aziendale e la formazione alle piccole e medie imprese, con particolare riferimento alla prevenzione del rischio e la sicurezza alimentare in relazione alle normative igienico-sanitarie Haccp.