

Primo Piano:

- **Fondi UE, Assoporti chiede chiarimenti** (Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Trieste:

"...Forum Europeo Autostrade del mare..."(Ansa, L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Freeway a Trieste..."(La Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...interventi accessibilità ferroviaria..."(Ansa)

Genova:

"...La Sfida di Genova e Savona..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Centro unico per le verifiche doganali..."(L'Avvisatore Marittimo)

"...positivo bilancio 2016..."(Ansa, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...La Spezia per Aflas ..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Costituito Comitato di Gestione..." (Il Corriere Marittimo, Ansa, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...I cinesi alla conquista dei porti..." (Il Giornale, La Gazzetta Marittima)

"...Debutto di Corsini..." (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima, La Nazione LI)

"...Prorogato Provinciali per tre mesi ..." (La Nazione LI)

"...Bacini, l'ora delle decisioni..." (La Gazzetta Marittima)

"...Gruppo milanese sbarca e assume ..." (Il tirreno)

Piombino:

"...Proteste dei lavoratori..." (La Nazione LI)

Bari:

"...il Salone nautico ..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Accordo Comune-Autority ..." (Brindisi Cronaca)

Cagliari:

"...2° Forum Nazionale ..." (La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Delrio: "Sicilia più vicina all'europa"..."(La Sicilia, Normanno, gazzettadelssud.it)

Notizie dai porti italiane

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Il secolo XIX

POLEMICHE SULL' APERTURA A NAZIONI FUORI DAL CONTINENTE

Fondi Ue destinati anche oltre oceano? Assoporti chiede chiarimenti a Bruxelles

TRIESTE. Brian Simpson non l' ha escluso nella presentazione che ha aperto i lavori della conferenza di Trieste: «È possibile estendere i benefici dell' implementation plan anche a una nazione non europea». Il coordinatore Ue lascia quindi aperta una porta. E quello che interessa è che possano accedere ai finanziamenti anche le nazioni extraeuropee. Ma l' Italia ha timore che quella porta sia spalancata. Perché nel piano di sviluppo firmato da Simpson, le maglie si allargano troppo: «Le **Autostrade del mare** comprendono i collegamenti **marittimi** tra porti delle rete globale o tra un porto della rete globale e un porto di un Paese terzo» sempre che l' Europa lo definisca strategico. Così è scritto nel piano. Assoporti si è accorta che la definizione è quantomeno vaga: così infatti si estendono i già ridotti benefici dei finanziamenti Ue a troppi attori. «La patente di collegamento strategico non può funzionare - dicono dall' associazione dei porti italiani - a meno che non si voglia estendere questo programma anche ad altri soggetti che con le Adm non hanno nessun collegamento». Oltre al problema geografico, il piano di Simpson prevede che anche le navi portacontainer vengano contate come parte delle Motorways of the Sea. Assoporti ha cominciato a lanciare l' allarme: il ministero si sarebbe subito attivato con Bruxelles. Il sospetto è che i porti del Nord come Rotterdam ci abbiano messo lo zampino: scritto così il piano pare includere anche i grandi **armatori** del settore container con collegamenti deep sea. «Ma le **Autostrade del mare** sono un' altra cosa» sbottano gli uffici di Assoporti. Ram, la società del Mit che si occupa proprio di questo, è più cauta: «Eliminare il riferimento ai container» potrebbe non essere positivo, perché sui feeder di short sea servono interventi. Simpson però tranquillizza e al Secolo XIX spiega: «Parliamo di link tra due porti europei. Al massimo tra uno scalo core e uno comprehensive. Non esistono eccezioni».

Porti: Simpson, l'Ue è pronta a finanziare progetti sulle autostrade del mare

D'Agostino, miglioriamo posizione Trieste in Europa



(ANSA) - TRIESTE, 28 MAR - Trieste è al centro del dibattito europeo sulle autostrade del mare. Lo prova la partecipazione del Coordinatore Ue per le Autostrade del mare Brian Simpson al convegno "Motorways of the sea. The maritime dimension of the Ten-T Network - Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti", in corso alla Stazione marittima a Trieste. Nel suo intervento Simpson ha sottolineato come l'Italia abbia "un ruolo fondamentale nella politica marittima europea".

Le autostrade del mare sono parte della politica europea TEN-T delle infrastrutture europee, ha dichiarato il Coordinatore, spiegando i tre pilastri che sostengono l'approccio Ue al tema: "Le priorità sono l'ambiente, l'integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica, la sicurezza marittima". Settori in cui l'Ue è pronta a finanziare progetti per ridurre emissioni, introdurre innovazione tecnologica, promuovere scambi intermodali e trasporti verticali all'interno dell'unione. Simpson ha tessuto le lodi del lavoro fatto da Trieste in questi anni, in particolare nei rapporti con la Turchia.

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico Orientale Zeno D'Agostino ha osservato che nel 2015 Trieste era il 14esimo porto europeo, secondo una classifica stilata dal porto di Rotterdam. "L'anno scorso abbiamo registrato una crescita del 3,68% del traffico complessivo, cui si aggiunge la presa in carico dei traffici di Monfalcone, sicché è probabile che Trieste guadagni una o due posizioni".

Fra container e semirimorchi, ha dichiarato D'Agostino, Trieste arriva a 1,2 milioni di teu movimentati: "Un dato senza il quale non avremmo fatto i 7mila 600 treni del 2016. Un aumento del traffico ferroviario del 27% rispetto al 2015 e del 68% sul 2014. Non è un caso se un porto fa dei dati simili nel momento in cui qualsiasi segno positivo nel traffico ferroviario è un miracolo: c'è sintonia assoluta tra Porto, Regione, istituzioni e privati". La conferenza è promossa da Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di sistema portuale del mar Adriatico Orientale.

Porti: Trieste; Serracchiani, andremo in sinergia con Venezia

'Nostro è uno scalo straordinario'



(ANSA) - TRIESTE, 28 MAR - Il futuro del porto di Trieste non è la concorrenza con Venezia, "con cui andremo in sinergia", ma con Capodistria e Fiume. L'ha dichiarato la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani intervenendo al convegno "Motorways of the sea": "Dobbiamo sapere che bisognerà concorrere con le capacità e le velocità di spesa che hanno quei porti. Gli interventi fatti finora ci hanno permesso di poter mirare a trasferire al di qua del confine alcuni di quei traffici o almeno di metterne al sicuro una parte".

La presidente ha ricordato che "l'Europa investe sulle rotte intermodali, intese come collegamento tra sistemi di trasporto diversi. È un ambito in cui un porto industriale straordinario come quello di Trieste, a cui lego anche Monfalcone, ha fatto molto". La governatrice ha ricordato i 60 milioni investiti dal governo per il rinnovo tecnologico della stazione di Campo Marzio e i lavori sui moli e per la piattaforma logistica avviati nello scalo triestino: "Nel 2016 Trieste è stata il porto al primo posto per il traffico ferroviario. Stiamo recuperando spazi e attraendo traffici, diventando il porto più importante per l'intermodalità".

Porti: Serracchiani, modello Fvg per autostrade del mare

Creare le condizioni di un partenariato virtuoso tra pubblico e privato



(ANSA) - TRIESTE, 28 MAR - "Il Friuli Venezia Giulia ha sfruttato al massimo le autostrade del mare e le ha trasformate in quelle autostrade intermodali a cui punta l'Europa". Lo ha affermato la presidente FVG Debora Serracchiani. Il sistema regionale, ha spiegato, ha "risposto anche al secondo bisogno indicato dalla Commissione europea e dal Governo italiano: creare le condizioni di un partenariato virtuoso tra pubblico e privato. Il porto di Trieste lo realizza non solo con investimenti pubblici, pari a circa 300 milioni, ma con 700 milioni di investimenti privati che ci permetteranno di aumentare le infrastrutture, in particolare le piattaforme logistiche e i moli, e d'altra parte di intervenire - grazie soprattutto alle risorse che ci ha concesso il Governo italiano ma anche alle risorse europee - sugli impianti tecnologici del nodo ferroviario di Campo Marzio". Per Serracchiani con l'hub portuale di Trieste, grazie all'apporto dell'intermodalità, "si può auspicare di arrivare a un numero di treni che permetta di movimentare 2 milioni di teu".

■ IL FORUM DI TRIESTE

Navi meno inquinanti
in arrivo nuovi fondi

L'invio GALLOTTI >> 19

IL PRIMO FORUM "MOTORWAYS OF THE SEA" A TRIESTE

Trasporto pulito, l'Europa promette nuovi finanziamenti

D'Agostino: «Non si vive di soli contenitori»

dal nostro inviato

SIMONE GALLOTTI

TRIESTE. Tre pilastri reggono la politica europea delle Autostrade del mare. Quello su cui punta maggiormente Bruxelles è l'ambiente: supportare la tecnologia che consente di ridurre le emissioni e sviluppare la rete di terminal e strutture che permettano l'utilizzo di combustibili alternativi come Lng. E sul pilastro ambiente sono già pronti 40 progetti in Europa che vanno dallo sviluppo degli scrubber - le marmitte catalitiche delle navi - a unità alimentate da energia elettrica.

«Abbiamo già impegnato la quasi totalità dei fondi previsti» spiega Wojciech Sopinski, advisor di Brian Simpson, il coordinatore delle Autostrade del mare. E sono stati i due rappresentanti di Bruxelles ad aprire i lavori a Trieste della conferenza, organizzata da *Meditelegraph*, Autorità di Sistema portuale di Trieste e Regione Friuli Venezia Giulia, sul tema dello sviluppo delle reti dei trasporti europei, quindi anche dello short sea shipping. Gli altri due pilastri indicati da

Bruxelles si poggiano sull'integrazione della catena logistica - l'Europa garantisce quasi 400 milioni - e sulla safety con investimenti che si avvicinano al miliardo di euro: «Puntiamo sulla sicurezza a bordo e nei terminal» dice ancora Sopinski. Certo il budget per il biennio 2016/2017 è «ridotto: in totale ci sono 100 milioni, mentre nel 2015 erano 280 milioni e nel 2014 avevamo toccato i 350 milioni» spiega.

Trieste è la porta dell'Europa per il traffico che, a bordo delle navi ro/ro, raggiunge la Germania dalla Turchia. Ma questi volumi non sono solo importanti per Trieste e per il "ponte" che attraversa l'Adriatico, «ma sono fondamentali per tutto il Paese: il traffico dei semirimorchi è ancora considerato di serie B, ma è un giudizio sbagliato: l'anno scorso i volumi dei trailer hanno superato i container per la prima volta» attacca Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority di Trieste.

Significa che sulle strade di mezza Europa ci sono meno tir che hanno preferito imbarcarsi sulle navi - le ro/ro - invece che completare il percorso su strada. E all'arrivo in porto il viag-

gio green continua: «Noi facciamo 7.700 treni all'anno - spiega ancora D'Agostino - abbiamo aumentato la quota di merce che viaggia su ferrovia del 28% solo nell'ultimo anno. In due anni siamo cresciuti del 68%. Alcuni terminal a Trieste hanno una quota di merce su ferrovia che supera l'80%. «Dico di più: se contiamo su questo aspetto, la nostra quota e la sommiamo con i risultati di Koper, arriviamo ad un risultato migliore di quello di Rotterdam».

Trieste si sente già concorrente del Northern Range, ma serve un'alleanza con Capodistria (Koper): «Dobbiamo cercare una collaborazione. Certo è complicato quando le regole, le unità di misura tra noi e loro, sono diverse. Però dobbiamo trovare una sinergia, anche con Fiume. Ci arriveremo» dice la presidente della Regione Debora Serracchiani. Trieste si prepara così al futuro: «Lo abbiamo già impostato - dice ancora D'Agostino - con la connessione con Servola nel 2018 arriveremo ad una capacità di quasi 800 mila teu, nel 2020 ci saranno ulteriori investimenti e la capacità arriverà a 1,2 mi-

The Medi Telegraph

Simpson: «Ue pronta finanziare progetti MoS»

Trieste - «L'Unione europea è pronta a finanziare progetti per ridurre emissioni, introdurre innovazione tecnologica, promuovere scambi intermodali e trasporti verticali nell'ambito delle autostrade del mare».

Lo ha dichiarato il Coordinatore dell'Unione europea per le Autostrade del Mare Brian Simpson al convegno "Motorways of the sea. The maritime dimension of the Ten-T Network - Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti" organizzato a Trieste organizzato dal MediTelegraph con OntheMosWay, dall'Autorità di Sistema portuale di Trieste e dalla Regione Friuli Venezia Giulia sottolineando che l'Italia ha «un ruolo fondamentale nella politica marittima europea».

Le autostrade del mare sono parte della politica europea Ten-T delle infrastrutture europee, ha dichiarato il coordinatore, spiegando i tre pilastri che sostengono l'approccio Ue al tema: «Le priorità sono l'ambiente, l'integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica, la sicurezza marittima». Simpson ha tessuto le lodi del lavoro fatto da Trieste in questi anni, in particolare nei rapporti con la Turchia. Il coordinatore ha assicurato che lavorerà per garantire «finanziamenti adeguati per aiutare il settore a rinnovarsi per rendere compatibile, più pulito ed efficace il settore».

Wojciech Sopinski, consulente dello stesso Simpson, ha spiegato che al momento sono 40 le azioni in corso, per un finanziamento europeo complessivo di 359 milioni di euro e un investimento indotto di 965 milioni di euro; 26 progetti riguardano l'ambiente, ad esempio nuove infrastrutture per combustibili alternativi, nove azioni si occupano di logistica e cinque di sicurezza.

Per la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, il futuro del porto di Trieste non è la concorrenza con Venezia, «con cui andremo in sinergia», ma con Capodistria e Fiume. «Dobbiamo sapere che bisognerà concorrere con le capacità e le velocità di spesa che hanno quei porti. Gli interventi fatti finora ci hanno permesso di poter mirare a trasferire al di qua del confine alcuni di quei traffici o almeno di metterne al sicuro una parte».

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, ha osservato che nel 2015 Trieste era il 14esimo porto europeo, secondo una classifica stilata dal porto di Rotterdam. «L'anno scorso abbiamo registrato una crescita del 3,68% del traffico complessivo», sicché «è probabile che Trieste guadagni una o due posizioni». La conferenza è promossa da Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di sistema portuale del mar Adriatico Orientale.

FREEWAY a Trieste per le imprese

TRIESTE - Una partnership pubblico-privata per realizzare un hub industriale che possa generare concreti impatti su attrattività e sviluppo economico (segue a pagina 4)

FREEWAY a Trieste

del territorio. Si chiama FREEWAY Trieste e nasce da un accordo di collaborazione tra AREA Science Park e Samer & Co Shipping S.p.A. per favorire l'insediamento nel porto industriale di Trieste di nuove attività produttive, con una forte vocazione internazionale e all'innovazione.

L'iniziativa, presentata a Trieste, alla presenza della presidente di Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, del sindaco di Comune di Trieste, Roberto Dipiazza e del presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, nasce da un dialogo costruttivo tra il mondo della ricerca e dell'innovazione con quello dell'industria con l'obiettivo di dar vita a un progetto pilota, concreto ed estensibile ad altri operatori, per attrarre in città imprese innovative ad alta tecnologia.

I due partner mettono a sistema competenze ed esperienze. Da una parte c'è l'expertise di AREA Science Park che, da oltre 20 anni,

lavora nell'ambito del trasferimento tecnologico e della valorizzazione dei risultati della ricerca, dall'altra c'è Samer & Co Shipping S.p.A., primario operatore portuale e di logistica nelle aree portuali di Trieste che opera dal 1919 nel settore marittimo e delle spedizioni internazionali. Le aziende che si insedieranno in FREEWAY Trieste potranno, grazie a questa collaborazione, beneficiare di infrastrutture di ricerca, servizi specializzati, spazi e logistica.

“La nostra città - spiega Sergio Paoletti, presidente di AREA Science Park - ha tutte le caratteristiche per essere competitiva anche sul piano industriale: ha competenze

in ambito scientifico-tecnologico, infrastrutture, servizi per la logistica e spazi disponibili. Questi sono tutti elementi fondamentali, ma non sufficienti, per innescare un meccanismo di evoluzione a vantaggio del territorio. C'è bisogno di modello di sviluppo industriale condiviso, innovativo, sostenibile e aperto all'interazione pubblico-privato”.

“Trieste gode - dichiara Enrico

Samer, presidente e amministratore delegato di Samer & Co Shipping S.p.A. - di una posizione geografica privilegiata, di un porto munito di ottime infrastrutture fortemente connotate dall'intermodalità, collegate con i principali mercati internazionali, e dei vantaggi deri-

vanti dalla Zona Franca. A tutto ciò va aggiunto il fondamentale aspetto della concentrazione di Istituzioni di Ricerca, vocati all'innovazione, presenti sul territorio. Combinando tali fattori in un'offerta integrata, si intende attrarre forti investimenti industriali. Le aziende che verranno a insediarsi nell'area industriale retro portuale, avranno la possibilità di sfruttare, concentrati in pochi chilometri, tutti questi vantaggi. Come sta già accadendo per alcuni insediamenti nel Porto Industriale. Guardiamo al futuro. Forti di una stretta sinergia tra porto e scienza intendiamo rendere Trieste ancora più attrattiva per gli investitori e gli operatori internazionali”.

Porti: Ravenna, tre interventi per accessibilità ferroviaria

Accordo da 21 milioni tra Comune, Ap, Regione e Rfi



(ANSA) - RAVENNA, 28 MAR - Tre interventi da 21 milioni complessivi per migliorare l'accessibilità ferroviaria del porto di Ravenna: Comune, Regione, Rete ferroviaria italiana e Autorità portuale hanno firmato uno schema di accordo operativo che riguarda il sottopassaggio ferroviario carrabile sostitutivo del passaggio a livello in via Canale Molinetto, il prolungamento della dorsale ferroviaria di raccordo sulla destra del canale Candiano e l'adeguamento del cavalcavia Teodorico.

Il primo intervento è il più costoso: 15 milioni, di cui 10 finanziati da Rfi e i restanti 5 dall'Autorità portuale. Per il sindaco Michele de Pascale, l'eliminazione del passaggio a livello in via Canale Molinetto rimuoverà "una barriera per il traffico e un elemento di ostacolo per il passaggio delle merci". L'adeguamento del cavalcavia costerà invece 5 milioni (a carico di Rfi), mentre sarà l'Autorità portuale a finanziare il prolungamento della dorsale ferroviaria in destra Candiano, investendo un milione. Per tutti e tre gli interventi si punta a completare l'iter di progettazione entro il 2017, per aprire i cantieri nel 2018.

Secondo il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi, "il sistema ferroviario è strategico per il porto di Ravenna: l'escavo dei fondali aprirà il porto a navi più grandi, che scaricheranno più merci, le quali, però, dovranno uscire dal porto in modo efficiente. Un primo passo - ha spiegato Rossi - sarà l'attivazione di una bretella ferroviaria, già esistente, che permetterà a circa 2.000 dei 7.000 treni merci in partenza dal porto ogni anno di non passare attraverso la stazione".

L'assessore regionale alle infrastrutture Raffaele Donini ha posto come ulteriori obiettivi, entro la fine del mandato, "cantierare il progetto di escavazione dei fondali del Candiano" e "potenziare e velocizzare i collegamenti ferroviari tra Ravenna e Bologna", scendendo sotto l'ora di percorrenza per i treni regionali, come richiesto dal Comune.

NOVA SYSTEMS

Cavalieri: «Contro i porti del Nord occorre fare sistema»

GENOVA. «L'accorpamento dei porti di Genova e Savona rappresenta il punto di partenza per un importante rilancio del settore. Occorre fare sistema per competere con i porti del Nord Europa». Marco Cavalieri, titolare e fondatore di Sinergy Cargo assieme a Davide Onnis e Luigi Troiani, guarda con ottimismo alla fusione dei porti e traccia una panoramica sulle sfide che il settore dovrà affrontare nell'ambito di un mercato in continua evoluzione. Sinergy è una delle principali società in Italia ad operare nel settore Nvocc, con servizi di groupage import ed export e ha scelto la soluzione BeOne di Nova Systems per gestire i propri servizi. «Lo sviluppo del settore richiede precisione e velocità, ma per noi rimane prioritario anche il contatto con il cliente», sostiene Cavalieri. **Qual è il suo giudizio sull'accorpamento tra Genova e Savona?**

«È una decisione che auspico da tempo. Sono sempre stato dell'idea che la fusione delle autorità portuali liguri fosse un'operazione necessaria. Oggi occorre fare sistema per competere con i porti del Nord Europa».

L'intervista integrale è disponibile su www.meditelgraph.it

SPECIALE PORTI DI GENOVA E SAVONA

LE BANCHINE SONO DISTANTI MENO DI 50 CHILOMETRI

Rivali e complementari la sfida di Genova e Savona

I due scali liguri affrontano la fusione dopo secoli di lotte

GENOVA. L'accorpamento sotto un'unica Authority dei porti di Genova e Savona è un evento a suo modo storico e non stupisce che abbia incontrato resistenze o per lo meno "mugugni" da parte degli operatori.

Vista in una prospettiva europea la rivalità fra i due scali pare anacronistica. La distanza fra le rispettive banchine è inferiore ai 50 chilometri, paragonabile a quella fra terminal di un grande porto come quello di Rotterdam. La costruzione di un'infrastruttura come il terzo valico ferroviario favorirebbe sia Genova sia Savona, oltre addirittura al porto della Spezia. Nel comitato di gestione **Authority** del mar Ligure occidentale, presieduto da Paolo Signorini, siedono rappresentanti di entrambi gli scali: Marco Doria per Genova e Rino Canavese per Savona, oltre a Francesco Parola per la Regione Liguria e Domenico Napoli per le Capitanerie di porto. Inoltre molte attività sono complementari. Per esempio, a Savona si movimentano frutta e automobili, mentre Genova ha un importante distretto di industria navale. E su alcune

tipologie di merce si stanno già sperimentando alleanze e sinergie, come quella fra i terminal per rinfuse liquide Saar, Silomar e Depositi Costieri Savona. L'accordo fra le tre società garantisce l'arrivo a Savona, nel corso del 2017, di 12 navi cariche di olii vegetali. L'integrazione commerciale che si prospetta nel Ventunesimo secolo non può cancellare una storia che è andata spesso in direzione contraria. Le mire di egemonia dell'antica Repubblica di Genova sul territorio ligure si scontravano con il desiderio di autonomia della comunità portuale savonese. Nel 1153 una prima convenzione fra le due città (Genova era Comune dal 1122, Savona lo sarebbe diventato nel 1191) stabilì che le navi savonesi avrebbero dovuto accontentarsi del piccolo cabotaggio non oltre la Catalogna e la Sardegna e che avrebbero dovuto, al termine di ogni viaggio, passare per il porto di Genova a pagare una gabella sulla merce raccolta. Le due città divennero poi pedine nella guerra globale fra Spagna (appoggiata dal genovese Andrea Doria) e Francia (su cui aveva puntato Savona). La sconfitta di Francesco I

di fronte a Carlo V ebbe come conseguenza prima l'interramento del porto di Savona (1528), decisa dal senato di Genova, e poi addirittura la demolizione del centro storico e della cattedrale della città, al posto dei quali venne costruita dai genovesi, a partire dal 1542, la fortezza del Priamar. La distruzione del porto segna il tramonto di Savona per almeno due secoli. Soltanto con l'arrivo del prefetto napoleonico Gabriel Chabrol de Volvic, nel 1806, le ambizioni di Savona si rivitalizzarono. Chabrol cercò di concretizzare la visione che Napoleone aveva avuto su Savona. Rimise in sesto i collegamenti verso l'entroterra e ipotizzò la costruzione di un grande porto nell'ansa fra Vado e Savona. Il numero delle navi attraccate passò da 1.910 nel 1807 a 4.318 nel 1810. Venne addirittura progettato un canale navigabile attraverso l'Appennino che avrebbe collegato il Tirreno con il bacino del Po superando, con un sistema di chiuse, un dislivello di 388 metri. Un tunnel navigabile lungo 3 chilometri avrebbe forato la cresta dell'Appennino. La fine del regime di Napoleo-

ne annullò il progetto, ma la rivoluzione industriale nel corso del XIX secolo segnò comunque la rinascita del porto di Savona. L'appartenenza comune allo Stato sabaudo lo proteggeva ormai dai timori della vicina Genova.

La rivalità fra le due città, non più militare, ma soltanto commerciale, è tornata ad accendersi negli ultimi vent'anni soprattutto su crociere, container e rinfuse. Savona ha strappato a Genova la compagnia Costa Crociere accogliendone la richiesta di costruire un terminal esclusivo. La concorrenza in questo caso ha dato buoni frutti. La crescita di Costa a Savona e della concorrente Msc a Genova ha reso quello ligure occidentale il secondo polo crocieristico nazionale dopo Roma. Più delicato il tema della piattaforma per i container che Apm (Maersk) sta realizzando a Vado Ligure, in un momento in cui il traffico container attraversa a livello nazionale una fase di stagnazione. Per la nuova **Authority** guidata da Paolo Signorini la sfida sarà disegnare uno sviluppo futuro che sia condiviso da entrambe le comunità portuali.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

I SINDACATI CHIEDONO UN'ACCELERAZIONE

«La riforma è un'occasione da cogliere velocemente»

Sul tavolo l'integrazione dei contratti delle ex Authority di Genova e Savona e di quelli dei lavoratori portuali

GENOVA. Quello che preoccupa i sindacati non è la riforma che ha accorpato le Authority di Genova e Savona, ma il ritardo con cui viene applicata. Sul tavolo sindacale ci sono diversi dossier, come l'integrazione delle piante organiche delle due vecchie Autorità portuali in un unico ente e l'armonizzazione dei contratti dei lavoratori dei due porti. «Questa riforma spiega Ettore Torzetti, segretario generale regionale della Fit-Cisl e questa Autorità di sistema portuale di Genova e Savona possono mostrare grandi potenzialità e opportunità, se gestite bene e con un criterio intelligente». Ma «si sono persi», aggiunge Enrico Ascheri, responsabile porto della Filt-Cgil di Genova - diversi mesi. Dev'essere un'idea di quale dev'essere la struttura organizzativa in relazione al fabbisogno dell'ente». Secondo Roberto Gulli, segretario generale regionale della Uiltrasporti, «da un punto di vista formale non abbiamo ancora visto nulla. Dopo il sì del-

l'Anac è stato convocato il comitato di gestione. Ma non è stato costituito il comitato di partenariato, a cui partecipa anche il sindacato. E' un'organismo che ha funzione soltanto consultiva, ma le decisioni del comitato di gestione, per avere valore, devono passare di lì». Ascheri, Gulli e Torzetti sono i tre rappresentanti scelti da sindacato per partecipare come titolari al tavolo di partenariato. Supplenti sono i savonesi Claudio Schivo (Filt), Franco Paparusso (Uilt) e Danilo Causa (Fit). Fra le questioni sul tavolo, Gulli spiega che «va portato alla pari» il fatto che a Savona i lavoratori dell'Authority avessero ottenuto incentivi e premi di produttività che invece ai dipendenti di quella di Genova «non sono state riconosciute per le diffide dei revisori dei conti». Inoltre va chiarita la pianta organica. «L'ente ha tempo-reggiato. In Authority portuali ci sono interim che vanno coperti e secondo noi si deve fare col personale dell'ente

di provenienza». Altra questione è quella dei lavoratori dei terminal e delle compagnie portuali. «Occorre stabilire chi fa cosa. Penso ad esempio a rizzaggio e derizzaggio, che a Genova sono svolti dai portuali, ma non è così dappertutto in Italia». E «bisogna dare continuità all'attività delle Compagnie portuali». Secondo Ascheri «vanno valorizzate le competenze interne e vanno armonizzati i diversi istituti contrattuali all'interno del nuovo ente, senza perdere ulteriore tempo». Il giudizio di Ascheri sulla fusione è comunque positivo: «Già nel 2014 la Filt di Genova e quella di Savona hanno fatto un comunicato congiunto sottolineando che sarebbe stata una grande opportunità. E' nato il porto d'Italia da due scali che sono complementari fra loro. Bisogna che la politica colga l'occasione. Da quando la riforma è entrata in vigore a oggi ci aspettavamo un maggiore attivismo».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

TOP MANAGER. PARLA IL DIRETTORE GENERALE DELLA COMPAGNIA

Costa Crociere, la nave a Lng sbarcherà in Liguria

Palomba: «Sarà consegnata nel 2019: l'home port sarà a Savona»

GENOVA. Il terminal di Costa Crociere a Savona, la cui costruzione ha alimentato in passato rancori, rimpianti e gelosie fra Genova e Savona, è oggi uno dei fiori all'occhiello della nuova Autorità di sistema congiunta fra i due scali. La nascita dell'Authority fra l'altro, non cambia i programmi della compagnia, che ha una concessione per i prossimi vent'anni. «Dal nostro punto di vista - afferma il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba - la priorità è quella di trovare istituzioni disponibili alla collaborazione e che abbiano l'interesse a sviluppare l'economia locale. Savona è un caso virtuoso da questo punto di vista. Abbiamo sempre trovato massima disponibilità, attenzione e volontà di condividere progetti di crescita. E siamo sicuri che continueremo a trovarle in futuro con la nuova Autorità portuale e il nuovo presidente, Paolo Signorini. Abbiamo già avuto modo di incontrare il presidente Signorini in più occasioni e l'impressione che ne abbiamo avuto è stata davvero ottima».

Per il futuro l'obiettivo più importante è legato all'arrivo delle nuove navi a gas naturale liquefatto (gnl) attualmente in costruzione nel cantiere finlandese di Turku. La prima di queste navi, dopo la consegna a fine 2019, avrà come home port proprio Savona. «Queste navi - spiega Palomba - rappresentano il progetto più innovativo mai proposto da Costa negli ultimi anni. Saranno navi di grandi dimensioni, quindi in grado di dare un ulteriore impulso al traffico crociere della città, offriranno a bordo il meglio dell'Italia, avranno un design unico, mai visto prima, e saranno all'avanguardia anche per l'impatto ambientale, perché saranno le prime nel settore ad essere alimentate a gas naturale liquefatto, il combustibile fossile più "pulito" al mondo. Navi così eccezionali renderanno Savona sempre più un punto di riferimento per le crociere in Italia e in Europa». La storia di Costa Crociere a Savona è iniziata nel novembre 1996, con l'arrivo di "Costa Riviera", prima nave da crociera italiana ad attraccare nel

porto. «Non c'era neppure - ricorda il direttore generale - un terminal vero e proprio, ma una tensostruttura. Oggi Savona è il porto numero uno di Costa nel mondo, ed è al quarto posto tra i porti crocieristici in Italia, con circa 1 milione di passeggeri movimentati. Lavorando insieme all'Autorità portuale abbiamo realizzato prima il Palacrociere (inaugurato il 24 novembre 2003, ndr), un terminal stupendo, uno tra i primi in Europa pensati specificatamente per le crociere, che è stato replicato a Barcellona e preso ad esempio da tanti operatori del settore in Cina; poi il terzo accosto (novembre 2008), poi il secondo terminal, con un investimento congiunto di oltre 30 milioni di euro».

Il secondo terminal del Palacrociere, per cui Costa ha investito 9 milioni di euro, è stato inaugurato ufficialmente l'8 novembre 2014, in occasione del primo scalo della nuova ammiraglia "Costa Diadema". Il 10 novembre 2015 Comune di Savona, Autorità portuale di Savona e Costa Crociere hanno firmato un protocollo d'in-

tesa della durata di tre anni per lo sviluppo sostenibile nel settore crocieristico a Savona, che prevede interventi relativi all'impatto ambientale e alla creazione di valore economico e sociale. Anche il progetto per le nuove unità in costruzione a Turku è in linea con questa intesa, come afferma ancora Palomba: «Il nostro percorso futuro è quello tracciato dal protocollo di intesa: sviluppo sostenibile. Per questo abbiamo già deciso che la prima delle nostre nuove navi a gnl, che sarà consegnata a fine 2019, avrà come home port proprio Savona».

Quello con Savona, insomma, «è un legame che va oltre l'operatività del terminal e delle nostre navi, e ci ha permesso di realizzare progetti veramente innovativi, come il protocollo triennale di intesa che abbiamo sottoscritto con il Comune e l'Autorità portuale, finalizzato allo sviluppo sostenibile del settore crocieristico in città. Le sue principali aree di intervento riguardano la tutela ambientale, l'impatto sociale e quello economico».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI AGENTI E SPEDIZIONIERI DI SAVONA

«La riforma portuale sta bloccando il porto»

Campostano: «Dalla fusione solo ritardi nelle risposte: le attività stanno rallentando, temiamo la paralisi»

GENOVA. «L'attuazione della riforma portuale così come si sta materializzando non può che destare preoccupazione per la nostra realtà»: ad affermarlo è Ettore Campostano, presidente di Isomar, l'associazione degli agenti marittimi e spedizionieri di Savona. Gli operatori del porto del Ponente ligure stanno sperimentando un peggioramento delle condizioni operative che secondo Campostano coincide con l'entrata in vigore della riforma varata dal ministro Graziano Delrio. Riguardo alla riforma, la Isomar, come precisa il presidente di agenti e spedizionieri savonesi, ha avuto «una posizione collaborativa, contrariamente ad altre comunità portuali, pur segnalando i potenziali rischi che un'applicazione della riforma dogmatica e lontana dalle esigenze di operatività dei porti avrebbe comportato». Ma ora i timori si sono avverati. «A distanza di pochi mesi dall'istituzione dell'Autorità

di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ci troviamo, purtroppo, a riscontrare che le preoccupazioni su un sostanziale blocco o rallentamento dell'operatività quotidiana e una conseguente diminuzione dei fattori di competitività del nostro porto, si stanno rivelando fondate. Per ottenere risposte e autorizzazioni a semplici richieste o comunicazioni inerenti problematiche gestorie, che in passato avevano esiti pressoché immediati, riscontriamo complessità mai avute sul porto di Savona-Vado, registrando una confusione di competenze, una centralizzazione e un allungamento della catena burocratica che rendono difficili operazioni che necessitano di pronte e precise risposte». Un vero e proprio grido d'allarme rivolto al neo-presidente dell'Autorità di sistema, Paolo Signorini a cui viene segnalato che la «sostanziale mancanza di operatori savonesi nella composizione dei tavoli di rappresentanza (tavolo del

partenariato del mare)» esclude «la comunità economica savonese da ogni possibilità di incidere sulle scelte del porto» e «rischia di penalizzare l'operatività, perdendo quell'efficienza su cui il sistema portuale savonese ha costruito negli anni la propria forza».

Gli operatori savonesi chiedono che la loro voce possa essere ascoltata e che, al contempo, l'Ufficio locale dell'Autorità di sistema portuale, il primo a nascere fra quelli nuovi creati dalla riforma, abbia una piena capacità gestoria e autonomia sugli atti amministrativi locali. Si tratta delle semplici autorizzazioni che hanno a che fare quotidianamente con la funzionalità concreta del porto, tra cui autorizzazioni operative, semplici atti a corredo di iter amministrativi già avviati, manutenzioni spicciolate. «Nel pieno rispetto della riforma, occorre quindi valorizzare e non penalizzare lo scalo savonese che è e resta il quinto scalo italiano in termini di traffico e gettito tributario». Il sistema Savona-Vado sta puntando sul dialogo tra tutte le componenti del porto per affrontare in maniera positiva le difficoltà congiunte

rali degli ultimi anni, intrinseche ai traffici portuali, e per garantire sempre un buon livello di assorbimento della forza lavoro ed equilibrio nella distribuzione delle risorse. Isomar nota che purtroppo anche i dati disponibili sul traffico 2016 evidenziano la difficoltà del settore, con il traffico merci totale che è diminuito del 4,83%, mentre la scomposizione dei dati mostra segnali ritenuti quantomeno contraddittori. Ciononostante, viene fatto notare che il porto di Savona-Vado Ligure è un caso di best-practice riconosciuto a livello nazionale, oltre che internazionale, essendo l'unico porto italiano con un intervento finanziato e cantierato di dimensioni attrattive per la comunità mercantile internazionale. «Savona - nota Campostano - ha peculiarità morfologiche e infrastrutturali che hanno indotto peculiari scelte operative. Ricordo, tra tutte, l'ordinanza che regola gli accosti sia su banchina pubblica sia su banchine in concessione, favorendo così un'eccellente occupazione e la saturazione dei fattori produttivi dello scalo, altri elementi di difficile realizzazione».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

«Riscontriamo complessità mai avute con il porto di Savona-Vado: ora sembra tutto molto più complicato»

PARLA ANTONIO BENVENUTI, NUMERO UNO DELLA CULMV

«Serve una norma ad hoc per sostenere il porto d'Italia»

La proposta del console della Compagnia unica «Ora legge che riconosca il primato di Genova e Savona»

GENOVA. Esaurito il percorso legislativo dei provvedimenti che riguardano dragaggi e governance, la riforma portuale "modulare" pensata dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, deve adesso affrontare il capitolo del lavoro. La necessità di nuove regole che modifichino l'articolo 17 della legge 84 è molto sentito dalla Compagnia unica "Paride Batini" (Cu), che fornisce il pool di manodopera nei porti di Genova. Il console della Compagnia, Antonio Benvenuti, spiega che il modello Genova è diverso da quello di gran parte degli scali italiani e richiede soluzioni nuove. Anche per superare problematiche croniche che tengono i bilanci in sospenso fino all'ultimo e che si sono acuite negli ultimi anni. La Cu ha chiuso il 2016 con 191 mila giornate lavorate sui terminal, in aumento rispetto alle 181 mila del 2015. La crescita conferma una tendenza che si era già manifestata lo scorso anno, con un aumento delle giornate presso il Psa Terminal di Voltri-Pra' (+21 mila) e una diminuzione nel bacino storico (i terminal dalle Stazioni

Marittime al Messina: - 10 mila) In totale le giornate lavorate dalla "Paride Batini" presso il Psa Terminal sono passate da 59 mila a 80 mila (il 44,1% del totale). La Compagnia impiega 888 soci operativi, 82 soci speciali, 55 lavoratori interinali. In queste settimane il rappresentante del Mit, Ivano Russo, sta incontrando i rappresentanti dei lavoratori per raccogliere indicazioni in merito alla nuova riforma. Al principio del 2017 l'Authority genovese ha realizzato uno studio sul lavoro in porto in cui si evidenzerebbero alcuni squilibri nell'utilizzo dei lavoratori della Compagnia. L'analisi era stata in parte contestata dallo stesso Benvenuti, secondo cui si potrebbe pensare anche ad «aiuti per andare in pensione e soprattutto a servizi diversi che oggi sono appaltati: poi bisogna ripensare l'organico porto. Noi ci siamo, vogliamo discuterne, ma sui numeri giusti». Il bilancio è la questione più importante. «Il porto di Italia, che è quello di Genova-Savona, ha bisogno di una propria riorganizzazione, di norme che lo riconoscano per quello che è.

Servono norme per stabilizzare il lavoro temporaneo che è legato a una legge che ha fatto il suo tempo». Il nodo è riconoscere che storicamente in porti come Genova e Savona, ma anche Ravenna, il ruolo del pool è differente rispetto ad altri scali italiani. «A Genova - spiega il console - i lavoratori della Compagnia svolgono più della metà del lavoro; a Savona, dove il numero dei dipendenti del terminal è più basso, la Compagnia locale svolge il 65 per cento del lavoro. In alcuni porti come Livorno o Trieste capisco che il ruolo delle Compagnie resti quello di somministratore della mano d'opera, ma a Genova e Savona occorre una figura diversa. Il nostro è un servizio di interesse generale che richiede una forte flessibilità, mentre l'articolo 17 riconosce soltanto il ruolo di somministratore. Occorre che venga preso atto che in questi porti c'è una realtà strutturata». La proposta, sul modello di porti europei come Amburgo e Anversa, è un ufficio del lavoro «dove terminalisti, Compagnie e Autorità di sistema discutano insieme di or-

ganici, necessità formative, tariffe a giornata. Questo significa avere un dialogo sociale come in Europa settentrionale. Non può essere lasciato tutto soltanto a un accordo commerciale fra la Compagnia e undici terminalisti». La particolarità che unisce le Compagnie di Genova, "Paride Batini" e Savona, "Pippo Rebagliati", le spinge a portare avanti una piattaforma Comune. Ma per il momento non si parla di fusione. «Ragionano sul lavoro portuale, ma non sulla fusione fra Genova e Savona. Se mai sulla gestione di due modi di offrire il lavoro temporaneo che sono abbastanza simili. Si farà riferimento a una centrale unica, il comitato presieduto da Paolo Signorini. La riforma consente alle Autorità di sistema portuale di decidere di più rispetto alle precedenti Authority e di finanziare iniziative. È un ruolo che si avvicina di più a quello del vecchio Consorzio autonomo del porto, più di regia e meno notarile. Aspettiamo che il nuovo organismo parta e guardi al futuro».

© BY NC ND. ALLI DIRITTI RISERVATI

FONDI INTERNAZIONALI PRONTI A SCOMMETTERE IN BANCHINA

Vecchi e nuovi terminalisti sullo sfondo dello sviluppo

Il primo sistema portuale italiano si prepara alla sfida che lo porterà a competere con i sistemi del Nord Europa

GENOVA. Lo chiamano già il "porto d'Italia": l'accorpamento fra le Autorità portuali di Genova e Savona ha dato vita a un nuovo soggetto che mette insieme le eccellenze terminalistiche italiane in diversi settori. I due scali sono per molti versi complementari e sommano passeggeri e merci, frutta, container e rinfuse solide e liquide. Nel 2016 la neonata Authority è stata prima in Italia per movimentazione di merce (62,5 milioni di tonnellate complessive) e seconda per numero di croceristi (1,9 milioni). Sul volume delle merci gli tiene testa soltanto il porto di Trieste, che nel 2016 ha movimentato 59,2 milioni di tonnellate di merce e che prossimamente, una volta formalizzata la fusione con il porto di Monfalcone, potrà sommare anche le merci di quello scalo. Sul fronte crociera, invece, sopra il mar Ligure occidentale c'è soltanto il mar Tirreno centro settentrionale (ossia il porto di Civitavecchia), le cui banchine nel 2016 hanno accolto 2,3 milioni di turisti. Genova e Savona sono unite anche dal fatto che negli ultimi

tempi stanno entrando fra i terminalisti concessionari di autorizzazione art. 18 nuovi soggetti di livello internazionale, accanto o al posto delle tradizionali famiglie locali. A Savona la nuova piattaforma per container di Vado Ligure, ancora in fase di costruzione, è partita come idea del gruppo terminalistico Apm (gruppo Maersk), ma proprio nei giorni scorsi si sono aggiunti alla compagine azionaria i cinesi di Cosco e del gruppo Porto di Qingdao.

A Genova, accanto alla tradizionale presenza di Psa di Singapore nel terminal di Prà-Voltri, si sono aggiunti il fondo britannico Icon, entrato nel gruppo Spinelli, i fondi Infravia e Infracapital, che hanno comprato la Gip di Luigi Negri col suo terminal Sech, e la compagnia ginevrina Msc di Gianluigi Aponte, diventata socio della famiglia Messina. Non è escluso che questi cambiamenti societari possano portare anche a un cambiamento delle destinazioni d'uso di alcune aree portuali. Per quanto riguarda i traffici, nelle rinfuse liquide la somma della movimentazione dei due scali è stato nel 2016 di 21,7 mi-

lioni di tonnellate, lontano dai 40 milioni di Trieste, ma dello stesso ordine di grandezza di scali specializzati come Messina-Milazzo, Augusta o Cagliari-Sarroch. La somma delle rinfuse solide (5,1 milioni di tonnellate), pur in un momento di crisi del settore, mantiene lo scalo ligure fra i migliori del Tirreno (alla pari di Civitavecchia e Napoli), anche se distante dai "campioni" dei mari Adriatico e Ionio come Ravenna, Taranto, Venezia e Brindisi.

Nel settore contenitori le prospettive sono aperte proprio per l'intervento dei nuovi azionisti. Oggi l'Adsp ligure occidentale è al secondo posto, dietro Gioia Tauro, con 2,3 milioni di teu, quasi tutti movimentati a Genova. In futuro, visto che nel 2018 è prevista l'inaugurazione del terminal Apm, Savona-Vado avrà un peso maggiore nel sistema. L'incognita è quanto traffico nuovo potrà generare la piattaforma e quanto al contrario emigrerà da Genova, come temono gli operatori sotto la Lanterna. Fra le altre merci

prodotti di nicchia e pregiati come forestali e frutta. Insieme ai due scali primeggiano, accanto a Livorno e alla nuova Authority di Napoli-Salerno, nel settore ro-ro. Nel 2016 l'intermodale mare-gomma ha generato la movimentazione di 11,4 milioni di tonnellate (contro i 12,8 di Napoli-Salerno e i 12,4 milioni di Livorno). Entrambi gli scali hanno avuto nel 2016 un calo del traffico complessivo, più marcato a Savona (-4,83 per cento contro il -0,8 per cento di Genova): si è passati da 63,6 a 62,5 milioni di tonnellate, a causa soprattutto del calo delle rinfuse liquide a Genova e di quelle solide in entrambi gli scali. Sul fronte passeggeri, i due scali beneficiano della presenza delle navi Costa a Savona e Msc a Genova. Insieme (dati 2016) scalano la classifica nazionale superando Venezia e Napoli e piazzandosi al secondo posto dietro a Civitavecchia. I passeggeri dei traghetti sono stati l'anno scorso 2,390 milioni contro i 2,380 dell'anno precedente.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Una nave portacontainer nel porto di Savona-Vado

SPECIALE PORTI DI GENOVA E SAVONA

INTERVISTA AL PRESIDENTE DEI PORTI DI GENOVA E SAVONA

«Pochi passi e l'Authority sarà operativa»

Signorini: «È questione di alcuni mesi, da qui a giugno sbloccheremo i dossier più importanti»

GENOVA. Tre passi fondamentali, poi l'integrazione tra le Authority di Genova e Savona potrà ritenersi del tutto avviata. «Prima di tutto stiamo lavorando sul bilancio - spiega Paolo Emilio Signorini, presidente di Palazzo San Giorgio - poi toccherà alla pianta organica del nuovo ente e successivamente sarà la volta di adottare un unico regolamento per la nuova Authority portuale, visto che quelli già esistenti sono diversi sotto alcuni aspetti». Questi i punti da affrontare - secondo Signorini - per rendere il nuovo ente del tutto operativo, dopo l'accorpamento delle due Authority liguri deciso dalla riforma del sistema portuale voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. **Presidente, un mini-bilancio dopo questi primi mesi alla guida del più importante sistema d'Italia. Si ritiene soddisfatto di quanto fatto fino a questo momento?**

«Le indicazioni sono buone,

anche se abbiamo ancora molto lavoro da fare. Fino ad oggi abbiamo più che altro attraversato una fase di transizione, in attesa che la nuova macchina sia del tutto operativa. Detto questo, le previsioni per quanto riguarda i traffici sono decisamente incoraggianti. Sono convinto, che dal punto di vista operativo, il periodo che andrà da qui al mese di giugno sarà decisivo per sbloccare diverse questioni che da tempo attendono di essere risolte».

Di quanto prevedete che nel corso di quest'anno, rispetto al 2016, possa crescere il traffico merci nei porti di Genova e Savona?

«Dare numeri precisi al momento non è ancora possibile, dovremo aspettare ancora qualche tempo per sapere quelli che saranno gli sviluppi sia sul traffico contenitori che sulle altre merci. Ma la sensazione è quella che il lavoro sulle banchine non manca, ci sono diversi aspetti che si possono e si

devono migliorare ma sia Genova che Savona sono porti strategici nell'area del Mediterraneo».

Sul fronte passeggeri invece? Quali sono le aspettative?

«Non mi sorprenderei se Genova e Savona facessero bene anche quest'anno. Quello delle crociere e dei traghetti è un business che riguarda tutte e due le città e che l'Authority portuale segue con grande interesse. Per quanto riguarda nello specifico le crociere, i dati che arrivano a livello nazionale prevedono che l'Italia, nel 2017, calerà per quanto riguarda numero di passeggeri e toccate nave. Ma sono fiducioso per la Liguria: nonostante queste previsioni di calo resto convinto che possano arrivare spunti interessanti anche da questi traffici».

Uno dei primi dossier che dovrà affrontare con il nuovo comitato di gestione sarà quello della privatizzazione della società Ente Bacini. Quale è il fu-

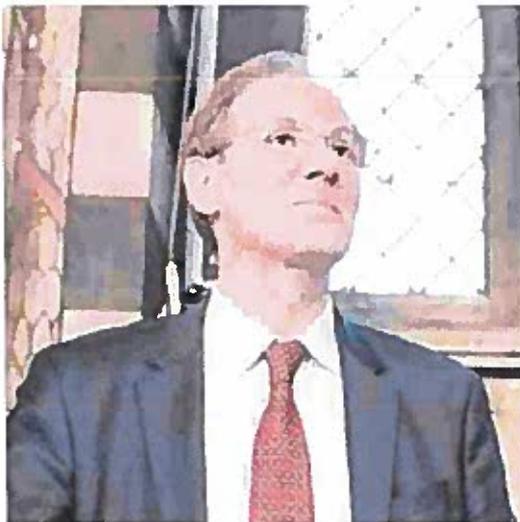
turo di Genova nel comparto delle riparazioni navali?

«Sono convinto che il futuro economico di Genova sarà fatto anche di riparazioni navali e demolizioni navali. Ne è la prova che di recente, proprio nel capoluogo ligure, è stata smantellata la nave "Costa Concordia". Per quanto riguarda più da vicino l'argomento relativo alla privatizzazione dei bacini di carenaggio, sono convinto che il bando per avviare questo tipo di procedura sarà pronto entro l'estate».

Sull'utilità della piattaforma Maersk di Vado Ligure si è già espresso appena ha assunto l'incarico di presidente. In queste settimane ha cambiato opinione oppure resta sempre della stessa idea?

«Ribadisco, chi pensa che quest'opera non servirà a nulla si sbaglia. Se adesso il numero di traffico non giustifica la realizzazione della piattaforma, questo non significa che le cose possano presto cambiare».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Paolo Emilio Signorini a Palazzo San Giorgio

L'INTERVENTO DI ALBERTO BANCHERO (ASSAGENTI)

«Concessioni, Genova ha perso un anno»

Parte il dialogo per arrivare alla fusione con l'associazione degli agenti marittimi di Savona

GENOVA. L'associazione degli agenti e mediatori marittimi di Genova (Assagenti) guarda con attenzione all'applicazione della riforma portuale italiana voluta dal ministro Graziano Delrio. Nuovi soggetti privati entrano nei porti italiani proprio mentre cambiano pelle anche gli interlocutori istituzionali, con la nascita delle Autorità di sistema portuale. Si tratta di una sfida anche per Assagenti, sia sul fronte dei broker, alle prese con la crisi internazionale dei noli, sia su quello degli agenti marittimi.

«Dal lato del brokeraggio - spiega il presidente dell'associazione, Alberto Banchero - la lettura è complessa. A gennaio c'è stata una leggera ripresa, si spera continui. La situazione resta non ottimale per i carichi secchi e un po' migliore per quelli liquidi. Sono le conseguenze della crisi del 2008, che nello shipping hanno cominciato a sentirsi soltanto dal 2012 e che adesso si manifestano in pieno. L'armamento italiano è ridimensionato e sta ancora subendo la pressione delle banche».

E per gli agenti di linea com'è la situazione?

«Nel 2016 ci sono stati cambiamenti marcati. Non ha giovato, a livello italiano come globale, il fallimento di Hanjin. Ci sono stati cambi di proprietà e fusioni. Lo shipping è in evoluzione, con conseguenze anche all'interno del porto di Genova: Msc è entrato nella compagnia Messina, flotta e terminal, e nuovi soggetti sono entrati anche nel terminal Sech».

Che conseguenze hanno queste novità per la vostra categoria?

«A livello associativo si dovrà saper dialogare con questi nuovi soggetti nei prossimi anni. In particolare, i fondi di investimento (come quelli che hanno acquisito il Sech, ndr) hanno una lingua diversa da quella degli operatori portuali. Occorre capirne la mentalità, visto che sono abituati a ragionare su grandi numeri e con grandi budget». Avete già avuto modo di incontrarvi?

«Ci ha fatto molto piacere che i due fondi che hanno acquistato Sech ci abbiano

chiesto un appuntamento il giorno stesso della firma del contratto. Ci hanno chiesto di collaborare con loro e noi abbiamo risposto di esserne ben disposti. Il fatto che siano stati loro a cercarci è stato una sorpresa, è una mentalità a cui non siamo abituati e siamo grati di questo gesto». Intanto il porto di Genova e quello di Savona si sono accorpato nella nuova Authority di sistema. Che cosa ne pensa?

«Dopo un percorso durato qualche anno, la riforma portuale è entrata in vigore con i suoi pregi e i suoi difetti. Per quanto riguarda l'Authority del mar Ligure occidentale, si tratta del primo porto d'Italia, con oneri e onori che questo comporta. Savona non sarà uno scalo minore, ma allo stesso livello di quello di Genova».

Ha già incontrato il presidente dell'Authority, Paolo Signorini?

«Sì, noi agenti abbiamo manifestato la nostra preoccupazione perché quando l'allora presidente Merlo ha dato le dimissioni, a giugno 2016, il porto è entrato in un

periodo di stasi. Secondo noi la questione più importante che va affrontata è quella delle concessioni. Il decreto è atteso entro aprile, ma Genova ha perso un anno. Per quanto riguarda l'accorpamento con Savona, scalo che sta vivendo un periodo di oggettiva difficoltà, credo che Signorini sia in una posizione delicata. Tuttavia siamo convinti che questa sia una riforma moderna e positiva per i traffici».

Anche gli agenti marittimi di Genova e Savona unificeranno le associazioni?

«Stiamo dialogando con l'associazione di Savona (Iso-mar, ndr) in vista di avere un'associazione unica, in cui però resterà l'indipendenza della componente savonese. In questo modo viene mantenuto il valore dell'esperienza di ognuno».

Il prossimo dinner, la cena per gli operatori internazionali, sarà organizzata congiuntamente?

«Abbiamo coinvolto l'associazione di Savona nel prossimo dinner e ci ha fatto molto piacere sapere che saranno presenti».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

«Nel mondo delle agenzie marittime non ha giovato, a livello italiano e globale, il fallimento della linea Hanjin»

«L'associazione di Savona sarà coinvolta nel prossimo Dinner organizzato da Assagenti a Genova»

IL CONSOLE DELLA COMPAGNIA "PIETRO CHIESA"

«Il futuro di Genova passa da Sech e Bettolo»

Tirreno Bianchi: «I traghetti sono un'alternativa ai container»

GENOVA. Che cosa pensa della nuova Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale?

«Non dò - risponde Tirreno Bianchi, console della Compagnia portuale "Pietro Chiesa" di Genova - un giudizio tecnico sul modello di governance. Una volta decisa, questa operazione di accorpamento è una grossa chance per la Liguria. Che il porto si chiami di Genova e Savona oppure di Savona e Genova, l'importante è che è l'unico polo portuale-marittimo-logistico italiano che può permettersi di svolgere certe operazioni con le grandi navi. Il punto debole sono i collegamenti ferroviari, un problema che questi porti hanno da sempre».

È possibile la convivenza fra i due scali?

«Il vero problema da superare è quello culturale. L'Italia non è divisa in Regioni, ma è ancora rimasta ai Comuni. Bisogna scrollarsi di dosso il provincialismo per cui ognuno coltiva il proprio orticello. Scontiamo fatti storico-culturali che sono tipicamente italiani e che caratterizzano anche Genova e Savona. Si tratta di una furbizia un po' retrò. Ma tanti orticelli divisi non fanno il bene di tutta la comunità».

Per gestire gli accorpamenti in passato si è pro-

posto di sviluppare in ogni scalo la gestione di tipologie di merce diverse. E' la soluzione anche per l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale?

«Non sono i porti a decidere come specializzarsi. Si può dire che uno farà una certa cosa e l'altro un'altra, ad esempio le banane. Ma poi è la merce che decide e le banane vanno dove vogliono. Mavisto che questo discorso finisce sempre sul traffico di container, dico che questi si movimentano sia a Genova sia a Savona. E' da folli dire che non si deve più fare la piattaforma di Vado Ligure».

E il futuro di Genova?

«Bisogna che qualcuno prenda il coraggio politico di dire che cosa si vuole fare del Sech e di calata Bettolo. A Genova c'è anche il Vte. Continuiamo a usare anche queste banchine per i container? È lecito chiederselo. Oppure allarghiamo l'attività di Stazioni Marittime, che sta andando bene? Qualcuno dovrà decidere, queste sono soltanto idee. Lo stesso per l'ampliamento previsto dove oggi c'è calata Bettolo. Bisogna decidere se l'area tombata ospiterà container o altri tipi di merce. Non mi scandalizza che se ne parli. L'importante è non avere atteggiamenti ondivaghi che

vanno dietro gli interessi di singoli soggetti».

Gli operatori savonesi temono di non essere abbastanza rappresentati nella nuova Authority. E' un timore giustificato?

«A Savona sono preoccupati anche di essere preoccupati. A me sembra che la rappresentanza nell'Adsp sia equa. Non vedo un'occupazione dei ruoli da parte dei genovesi».

Nelle nuove Authority i ruoli dei diversi soggetti cambiano rispetto al vecchio Comitato portuale. Quali possono essere le prospettive?

«Non so come funzioni il tavolo di rappresentanza. Mi pare che ognuno lo interpreti come vuole. I sindaci (il riferimento è a Marco Doria, sindaco di Genova e membro del nuovo board dell'Authority, ndr) non dovrebbero stare nei board se non temporaneamente per risolvere problemi specifici. Se no anche Savona dirà che vuole stare nel board. E' una questione di buon senso. Se c'è un'emergenza da risolvere, insomma, ben venga questa scelta, ma come principio è sbagliato. Qualcuno si sente tagliato fuori, occorre evitare questa incongruenza. Dal canto suo l'Anac su questo punto ha fatto un'operazione pilatesca».

Mentre si applica la riforma,

ma, nei porti di Genova e Savona entrano nuovi soggetti imprenditoriali. Che cosa cambierà?

«L'ingresso di nuovi soggetti è in via di evoluzione. Cambia la faccia di chi governa i terminal. Non credo che siano operazioni da toccata e fuga. Chi investe in un terminal lo fa in modo ponderato. Certamente avremo interlocutori più internazionali, dopo il Psa a Voltri, adesso gli inglesi al Sech. Cambiano le facce, ma i problemi restano gli stessi. La centralità della persona nell'organizzazione del lavoro resta un punto fermo. Da parte loro non credo che cambi niente».

La prossima riforma portuale potrebbe riguardare il lavoro.

«La scorsa settimana il rappresentante del ministero delle Infrastrutture, Ivano Russo, ha detto che avrebbe dato un'accelerata. E' stato di parola e ha programmato un incontro al ministero. Vedremo se è fumo oppure arrosto. Dobbiamo dare risposta al problema eterno di come regolare il lavoro in porto. L'indennità di mancato avviamento (Ima) deve rimanere a carico della fiscalità generale? Sono questioni che vanno affrontate e verificate a seconda delle esigenze di ogni situazione. I porti non sono tutti uguali, non si possono fare regole uguali per tutti».

The Medi Telegraph

«Le crociere sono una risorsa, servono collegamenti migliori»

Genova - «La prospettiva con cui guardiamo la maggior parte delle cose, è quella dal mare: porti, banchine terminal. In verità, perché tutto funzioni al meglio, c'è bisogno di un grande lavoro anche sul lato terra: sulle infrastrutture, sui collegamenti. In una parola: sull'accessibilità della Liguria. Non dobbiamo infatti dimenticare che Genova e Savona non sono solo porti di transito, ma sono anche due tra i principali home port in Italia. Pensi a cosa potrebbe significare per lo sviluppo delle crociere e del turismo in generale avere dei collegamenti rapidi ed efficienti tra Milano e Genova e tra Torino e Savona». Ecco perché per Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, il legame della Liguria con Torino e Milano è fondamentale. Per tutto il settore.

Genova e Savona sono così isolate?

«Guardi, dobbiamo dare un ulteriore impulso al turismo e alle crociere, migliorare i link con il resto del Nord Ovest e con l'Europa. Così consentiremo alle aziende che hanno sede a Genova e in Liguria di poter operare agevolmente anche in altre città italiane ed estere».

E su questo siamo in ritardo?

«Servono capacità di programmazione, rapidità e chiarezza nelle decisioni: le aziende, e in particolare quelle come la nostra che operano nel settore marittimo, fanno programmi a medio-lungo termine, e di conseguenza investono e si prendono un rischio per sostenere questi programmi. In questi mesi abbiamo notato che la politica si sta muovendo in questa direzione, ma è necessario dare un forte impulso così la Liguria potrà integrarsi quanto prima in un sistema di collegamenti più ampio».

I privati su questo fronte potrebbero fare di più...

«È vero. Credo che dobbiamo fare sistema, per incrementare ulteriormente la collaborazione tra pubblico e privato. Questo dialogo è fondamentale per lo sviluppo di un porto crocieristico. A Savona, ad esempio, siamo stati in grado di trovare una via percorribile per uno sviluppo sostenibile: impatto ambientale diminuito, creazione di valore economico e sociale, valorizzazione del territorio e delle sue eccellenze».

Quanto pesa l'efficienza delle infrastrutture per il settore delle crociere?

«Un esempio: la nostra compagnia porta a Genova con le escursioni, circa 40.000 turisti e generiamo per l'aeroporto un traffico di circa 15 mila passeggeri. Sto parlando solo di numeri diretti: la logistica per il nostro settore è fondamentale».

Quanto valgono le crociere per il territorio?

«Pensiamo agli ordini che le compagnie firmano ai cantieri navali: per la costruzione di una nave da crociera, e Genova è coinvolta nel processo produttivo, si generano una serie di ricadute positive sotto il profilo economico ed occupazionale. Poi i crocieristi: noi calcoliamo una spesa media a passeggero che scende dalla nave, pari a poco meno di 100 euro. Gli spagnoli e i francesi sono entusiasti dei percorsi che abbiamo ideato per la scoperta enogastronomica della zona di Savona. Ma perché limitarci solo a questo territorio? In Piemonte e in Lombardia ci sono altre infinite opportunità tutte da scoprire. Perché non valorizzarle? Senza contare tutte le spese che le compagnie sostengono direttamente per l'approvvigionamento delle navi e per i servizi portuali. Gran parte di queste spese, e parliamo di milioni di euro ogni anno, vanno a beneficio di fornitori locali, liguri o comunque del Nord Ovest».

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI SPEDIPORTO

«Controlli, Genova può fare molto di più»

Pitto: «Centro unico per le verifiche doganali. Così si potrà velocizzare la circolazione delle merci»

GENOVA. Non solo grandi opere. Al porto di Genova basterebbero «semplici interventi» per essere più competitivo, velocizzare lo sdoganamento delle merci e agevolare il lavoro degli operatori. A partire dalla creazione di «un unico punto in città dove effettuare le verifiche doganali», spiega Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione che raggruppa al suo interno gli spedizionieri che operano nel capoluogo ligure.

Presidente, cos'altro si potrebbe fare - per migliorare l'efficienza del porto - in attesa che infrastrutture come il Terzo valico entrino in funzione?

«L'Agenzia delle dogane non ha un ufficio centrale dove gestire tutte quante le procedure relative allo sportello unico. Non stiamo parlando di interventi che richiedono anni di attesa, più semplice-

mente di migliorie facili da attuare che potrebbero migliorare, e non poco, la situazione attuale».

Parliamo dei traffici. Come stanno andando in questi primi mesi del 2017?

«Sono decisamente in crescita. Qualche problema arriva dal fatto che la domanda sta superando l'offerta di stiva, visto che spesso si fatica ad imbarcare la merce, ma questo è senza dubbio un aspetto positivo. Così come il fatto che sia le importazioni che l'export stanno facendo registrare buoni numeri».

Cambierà qualcosa nel corso dell'anno?

«Nel mese di aprile saranno operativi i servizi delle nuove alleanze tra compagnie, ma credo che Genova continuerà ad essere leader nel Mediterraneo. Il porto ligure è scalato da alcuni dei più importanti servizi che toccano i principali porti del mondo,

fattore che testimonia come le nostre banchine siano considerate di grande importanza anche a livello internazionale».

La creazione un'unica Authority portuale per gli scali di Genova e Savona, quali conseguenze sta avendo sulla vostra categoria?

«La nostra attività resta sempre la stessa, e le aziende poco hanno risentito di questa novità portata dalla riforma del sistema portuale italiano».

Lei è favorevole alla realizzazione della piattaforma Maersk di Vado Ligure?

«Credo che ci sia un obiettivo vantaggio nell'effettuare il maggior numero possibile di concentrazioni. Per questo motivo, credo che sarebbe stato meglio se si fossero trovati nuovi spazi a Genova, dove sono concentrati la maggior parte dei traffici container di tutta quanta la

nostra regione. Ma è pur vero che la vicinanza tra le due città è davvero poca. Potremo dire se sarà un'opera utile oppure no, solamente una volta che entrerà in funzione».

Il porto di Genova, oggi guidato da Paolo Emilio Signorini, è restato per mesi senza un presidente dopo che Luigi Merlo ha lasciato Palazzo San Giorgio. Quanto ha pesato il commissariamento?

«Si tratta di una valutazione difficilmente quantificabile. I dati dimostrano che è stato comunque un periodo positivo per i traffici, e questo ha forse un po' mascherato il fatto che in Authority non ci fosse un presidente. Ma alla lunga situazioni di questo tipo si pagano. E mi riferisco alla mancata progettazione nel medio e lungo periodo che, per forza di cose, può essere pianificata solamente da un presidente in carica e da nessun altro».

Nel mese di aprile saranno operativi i servizi delle nuove alleanze tra compagnie nel settore contenitori



Il terminal Sech nel porto di Genova

Porti: Stazioni Marittime Genova, positivo il bilancio 2016

Più croceristi, stabili i traghetti. Fatturato di 23,5 mln euro



(ANSA) - GENOVA, 28 MAR - Dati positivi per Stazioni Marittime spa che ha approvato il bilancio 2016 con un utile netto di 840.620 euro e un fatturato di circa 23,5 mln di euro.

Nel corso dell'anno sono, infatti, transitati da Genova 3.110.432 passeggeri tra crociere e traghetti, +4,4% rispetto al 2015. Cresciuti di circa il 20% i passeggeri delle crociere, passati da 848.227 nel 2015 a 1.017.368 nel 2016. Tra le compagnie resta maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2016 ha portato nei terminal genovesi 185 toccate con ben 876 mila passeggeri, confermando Genova come principale porto di Msc nel Mediterraneo. Per quanto riguarda i traghetti i dati restano in linea con lo scorso anno, attorno al 4,4%, con 2.093.064 passeggeri, 753.166 auto e 49.459 moto. Solo il traffico commerciale ha registrato una flessione rispetto al 2015, con una movimentazione di 1.801.886 metri lineari di rotabili (-5,89%). A crescere le linee con Sardegna, Spagna e Nord Africa mentre resta stabile la Corsica. Lieve flessione la Sicilia. Per il 2017 si prevede un ulteriore incremento del traffico traghetti mentre il traffico crociere rimarrà stabile con 950 mila crocieristi di cui 550 mila home port e 400 mila transiti. Sul fronte degli investimenti, a partire dal 2002 Autorità Portuale di Genova e Stazioni Marittime spa hanno investito complessivamente sull'area passeggeri (Ponte dei Mille, Ponte Andrea Doria, Terminal Traghetti) oltre 84 mln di euro, con importanti operazioni di adeguamento delle strutture di banchina per un totale di oltre 16 mila mq di nuovi piazzali e profondi interventi di ampliamento, ridefinizione e modernizzazione dei 5 terminal passeggeri all'interno dell'area in concessione, anche creando nuove aree dedicate al traffico extra Schengen.

Il Secolo XIX

BOOM DELLE CROCIERE

Passeggeri, Genova sfonda quota 3 milioni

GENOVA. Dati positivi per Stazioni Marittime di Genova che ha approvato il bilancio 2016 con un utile netto di 840 mila euro e un fatturato di circa 23,5 milioni di euro. Nel corso dell'anno sono transitati da Genova 3,1 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti, +4,4% rispetto al 2015. Cresciuti di circa il 20% i passeggeri delle crociere, passati da 848 mila nel 2015 a un milione nel 2016. Tra le compagnie resta maggioritaria la presenza di Msc Crociere.

IN NOMINATION COME MIGLIOR SCALO IN EUROPA

La Spezia per Aflas

La gara di Asia Cargo News aperta anche a Contship

LA SPEZIA - Il porto della Spezia come avevamo annunciato è stato inserito nella shortlist del premio Aflas 2017 (Asian Freight, Logistics and Supply Chain), premio indetto da Asia Cargo News, una delle più importanti riviste mondiali dello shipping e della logistica.

Lo scalo spezzino è presente come unico in Italia, nella categoria dei migliori porti europei assieme ad Amburgo, Rotterdam, Barcellona (segue a pagina 13)



Carla Roncallo

La Spezia per Aflas

questo gateway per le loro catene di approvvigionamento e distribuzione.

Iona, Brema, Anversa, Le Havre, Southampton.

A questo proposito l'Autorità di Sistema Portuale ha impostato una campagna di comunicazione che proprio in questi giorni vedrà la sua fase finale. Il fine è quello di far votare il pubblico, gli operatori ed i professionisti del settore per ottenere l'ambito premio che verrà consegnato a fine giugno a Singapore.

Nella newsletter inviata ai potenziali votanti, per la maggior parte già conoscitori delle performance del porto spezzino, sono state sinteticamente illustrate le caratteristiche che fanno dello scalo spezzino un esempio di efficienza e di alta operabilità.

La candidatura del Porto della Spezia è ulteriormente rafforzata dalla presenza tra i finalisti della categoria "Miglior terminal container in Europa" di La Spezia Container Terminal, Gruppo Contship Italia. Una dimostrazione di quanto il sistema La Spezia nel suo complesso abbia acquisito un'importanza primaria come gateway europeo nei trade tra Asia ed Europa.

Soddisfazione dunque per le nomination, ma anche per il fatto

che l'evoluzione dei servizi offerti dalle alleanze globali, in partenza dal primo di Aprile, confermerà alla Spezia il numero di scali e connessioni attive con l'Asia. Tutte e tre le alleanze globali scaleranno infatti LSCT con un totale di quattro servizi settimanali potendo contare su collegamenti intermodali e stradali veloci ed efficienti verso i mercati interni italiani e olttralpe. Una conferma importante per tutti gli importatori ed esportatori le cui merci continueranno a beneficiare dell'efficienza ed affidabilità di

AdSp Mar Adriatico centrale: Costituito il Comitato di gestione

29 Mar, 2017

ANCONA - E' stato costituito il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, dei porti di Ancona, Pescara *"Con la nascita del comitato di gestione - afferma il presidente Rodolfo Giampieri -, si completano gli organi dell'autorità di sistema consentendo la piena operatività amministrativa e decisionale. Ci attendono decisioni importanti per una strategia condivisa, che vede i 215 km di costa, compresi tra Pesaro e Ortona, come un'unica banchina virtuale, orientata allo sviluppo e all'occupazione. Stanno nel frattempo arrivando le designazioni da parte delle associazioni preposte dei membri che andranno a costituire l'Organismo di partenariato della risorsa mare che, pur svolgendo attività esclusivamente consultiva, fornirà un prezioso contributo rappresentando la voce e le necessità degli operatori e delle parti sociali".* Ne fanno parte Giulio Piergallini per la Regione Marche, Tommaso Coletti per la Regione Abruzzo, Ida Simonella per il Comune di Ancona, il contrammiraglio Francesco Saverio Ferrara per l'Autorità Marittima, Raniero De Angelis per il porto di Pesaro, l'ammiraglio Rinaldo Veri per il porto di Pescara. Gli ultimi due rappresentanti interverranno alle riunioni solo quando saranno affrontate problematiche inerenti i rispettivi porti.

Porti: formalizzato il Comitato di gestione Adsp Adriatico centrale

Giampieri: ci attendono decisioni importanti strategia condivisa



(ANSA) - ANCONA, 28 MAR - E' stato costituito oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Ne fanno parte Giulio Piergallini per la Regione Marche, Tommaso Coletti per la Regione Abruzzo, Ida Simonella per il Comune di Ancona, il contrammiraglio Francesco Saverio Ferrara per l'Autorità Marittima, Raniero De Angelis per il porto di Pesaro, l'ammiraglio Rinaldo Veri per il porto di Pescara. Gli ultimi due rappresentanti interverranno alle riunioni solo quando saranno affrontate problematiche inerenti i rispettivi porti.

"Con la nascita del comitato di gestione - afferma il presidente Rodolfo Giampieri - si completano gli organi dell'Autorità di sistema, consentendo la piena operatività amministrativa e decisionale. Ci attendono decisioni importanti per una strategia condivisa, che vede i 215 km di costa, compresi tra Pesaro e Ortona, come un'unica banchina virtuale, orientata allo sviluppo e all'occupazione. Stanno nel frattempo arrivando le designazioni da parte delle associazioni preposte dei membri che andranno a costituire l'Organismo di partenariato della risorsa mare che, pur svolgendo attività esclusivamente consultiva, fornirà un prezioso contributo rappresentando la voce e le necessità degli operatori e delle parti sociali".

Il Secolo XIX

SEI RAPPRESENTANTI

Ancona presenta il Comitato di gestione

ANCONA. È stato costituito il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale, presieduta da Rodolfo Giampieri. Ne fanno parte Giulio Piergallini (Regione Marche), Tommaso Coletti (Regione Abruzzo), Ida Simonella (Comune di Ancona), Francesco Saverio Ferrara (Capitaneria), Raniero De Angelis (porto di Pesaro), Rinaldo Veri (porto di Pescara). Gli ultimi due interverranno alle riunioni solo quando saranno affrontate problematiche inerenti i rispettivi porti.

LIGURIA SHIPPING

La scalata cinese ai nostri porti

Diego Pistacchi a pagina 9

STRATEGIE Spezia, molto forte sulla movimentazione via ferro, teme la concorrenza di China Railways

I cinesi alla conquista dei porti

Dopo Vado, anche Livorno potrebbe presto contare su investimenti dal Far East

■ Un Nord Tirreno sempre più «cinese» per rilanciare i traffici. La nuova «via della seta» passa dalla Liguria ma questa volta gli «esploratori» partono dal Far East alla ricerca di nuovi mercati e traffici su cui investire nel vecchio Continente. E le tre Autorità Portuali presenti sul territorio dovranno contendersi soldi e container.

Lo sguardo cinese al Mar Ligure si è fatto via via più concreto negli ultimi mesi e a Savona-Vado ha portato al perfezionamento dell'ingresso di Cosco e Qingdao Port International Development nel capitale sociale del Reefer Terminal di Vado

comprando rispettivamente il 40,0% e il 9,9% del terminal, ed entrando in società con Apm Terminal (gruppo Maersk) che ha sottolineato come, non appena sarà ultimato il nuovo multipurpose, «Vado costituirà l'unica struttura sulla costa ligure con un pescaggio in grado di accogliere navi container ultra-large di capacità fino a 19.000 teu ed oltre senza limitazioni».

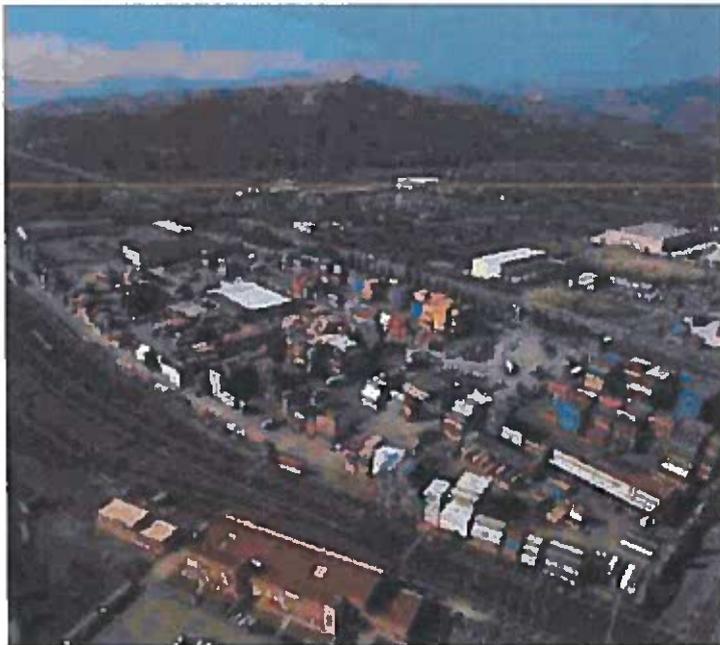
Dall'altra parte del mar Ligure, dove inizia la Toscana, capitali cinesi potrebbero arrivare per realizzare la Piattaforma Europa di Livorno, grazie all'interesse di China Railway, uno dei 500 gruppi più forti del mondo,

che la scorsa settimana ha già incontrato pubblicamente le istituzioni confermando l'intenzione di investire nella struttura e nel trasporto di merci su ferro.

Una scelta che potrebbe avere conseguenze dirette anche per il vicino scalo di La Spezia, che oggi può vantare grandi risultati sulla movimentazione del container con collegamenti ferroviari, in particolare diretti all'interporto di Parma. Guardando ai dati del 2016, lo scalo ligure ha movimentato 1,2 milioni di teu, in leggero calo rispetto all'anno precedente, mentre Livorno ha avuto un ottimo anno, superando gli

800mila teu e avvicinando lo scalo spezzino.

Gli accorpamenti e la nuova «geografia» dei porti italiani così come imposta dal ministero, contribuiscono ad alimentare la concorrenza. La nuova Autorità di La Spezia e Marina di Carrara è «Influenzata» direttamente dalla Regione Toscana e dalla Regione Liguria, con la prima che non ha ancora nominato il proprio rappresentante nel board. Sotto Livorno invece ricadono tutti scali toscani, con una sola Regione a intervenire nelle scelte e con un rappresentante già nominato. Anche questa è concorrenza.



SANTO STEFANO MAGRA
Il nodo ferroviario del porto spezzino «minacciato» dalla concorrenza che potrebbe crescere a Livorno con l'arrivo di China Railway

A MARGINE DELLA VISITA DELLA DELEGAZIONE DI PECHINO GUIDATA DAL PRESIDENTE CHEN SHIPING

Piattaforma Europa ma anche aree retroportuali i cinesi di China Railways investiranno in grande

Il "colpo grosso" dei portuali di Raugei apre prospettive storiche per lo scalo: ma gli impegni finanziari ora devono avere una strada privilegiata dalle burocrazie italiane

LIVORNO/PECHINO - Non piazziamo a caso su entrambe le città questo servizio relativo alla dichiarazione d'intenti di China Railway International Group per partecipare - in partnership con i portuali livornesi di Enzo Raugei - alla gara per la piattaforma Europa. L'interesse del potente gruppo d'investimenti e di engineering cinese a Livorno è nato prima di tutto a Pechino, come ha raccontato Enzo Raugei nella conferenza stampa di venerdì scorso che ha chiuso il ciclo degli incontri istituzionali della delegazione guidata da Chen Shiping, presidente in capo, e accompagnata dal finanziere Kenny Song, da Niccolò Ravano (Infracapital), e dai livornesi Nicola Orazzini e Roberto Giovannelli (Lm Consult, ovvero società di consulenza a caccia di progetti e loro finanziatori). A

Antonio Fulvi
(segue a pagina 13)

Piattaforma Europa

Pechino Raugei e i suoi consulenti sono andati nel dicembre scorso a proporre l'intervento cinese, allertati dal processo di globalizzazione aperto sulle banchine labroniche dalla vendita da parte del GIP di Negri ai fondi d'investimento franco-inglesi. Come parare il colpo? A finanza potente, contrapporre finanza potente al cubo: e quale meglio dell'infinita liquidità della Cina, con il suo miliardo e rotti di piccoli ma tenaci investitori?

Della delegazione cinese, dell'impegno di China Railway International Group a co-finanziare (e anche a co-gestire) il primo "step" della piattaforma Europa, ovvero il terminal contenitori, si è già parlato a lungo sia su queste colonne che sui quotidiani locali. Va invece sottolineato un aspetto rimasto un po' più in ombra ma non

meno significativo: la Cina, con le imprese sia private che statali (e qui i margini distintivi sono spesso assai sfumati) dopo essersi focalizzata a investire i propri ingenti capitali liquidi nel terzo mondo - Africa e Sud America oltre che Asia - sta adesso puntando all'Europa e

in particolare all'Italia: perché dell'Europa è il ventre molle, come diceva qualcuno? Su Chen Shiping sia Kenny Song hanno ricordato nei loro incontri che l'anno scorso la Cina ha investito in Italia oltre 10 miliardi di dollari, e quest'anno contano di raddoppiare. Investono in particolare nella logistica, ovvero nel business del futuro. E non è un caso che le grandi compagnie intercontinentali dei containers, come Cosco ma non solo, stiano investendo massicciamente sui porti italiani (Voltri ne è l'esempio). Livorno poi ha un appeal pressoché unico per chi se ne intende: è forse il porto italiano (e tra i pochi europei) che ha alle spalle un'area totalmente libera dalla città, già in gran parte dotata di collegamenti stradali e ferroviari, con una infrastrutturazione che parte dall'interporto/retroporto di Guasticce, e un grande aeroporto proprio sulla soglia di casa (che tra l'altro sta incrementando con percentuali a due cifre il settore cargo). Nell'incontro con il presidente della Regione Rossi, con il ministro Delrio e con il presidente

Anna Antonini, portuale di Sistema Corsini - oltre che con il sindaco Nogarin - i managers cinesi hanno sottolineato che la loro "One Belt One Road Initiative", ovvero la nuova Via della Seta, punta sul porto e sulla piattaforma Europa ma anche e specialmente alle aree industrializzabili in quel paradiso che è il retroporto labronico, incrocio unico tra porto, interporto, aeroporto e collegamenti ferroviari in via di crescita nel cuore pulsante di una regione, la Toscana, che è il cuore dell'Italia e del sud Europa.

Gli ingegneri cinesi al seguito si sono fermati a Livorno e ci rimarranno almeno per tutta questa settimana. Ai proclami, ai sorrisi e agli inchini, adesso segue l'analisi tecnica dell'area, con i relativi progetti prospettive. Si è già visto che l'"imbuto" stradale e ferroviario d'ingresso al TDT al Calambrone, con i ponti mobili del secolo

scorso, hanno fatto ridere (o forse piangere) i cinesi. Vanni Bonadio, presente a tutti gli incontri per Toscana Logistica della Regione, si è premurato di assicurare che è già previsto di tombare lo sciagurato sito delle Ponte Vinciane, facendone un viadotto sia ferroviario

che superstradale adatto ai grandi sogni della piattaforma Europa. Ora non ci resta che sperare in una burocrazia locale, regionale e nazionale che smentisca la brutta fama di sempre. Speriamolo, altrimenti sarebbe davvero l'ultima spiaggia per Livorno e le sue aspirazioni di porto mondiale.

PORTO » IL D-DAY FRA GLI IMPRENDITORI Nel debutto di Corsini il duello con il sindaco

Scontro (indiretto) su chi può essere nominato nel "comitato"

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Riguarda il Prg delle banchine il primo doppio salto mortale dell'ingegner Stefano Corsini, presidente appena arrivato della nuova Authority Livorno-Piombino. Doppio, e a distanza di pochi anni dal piano regolatore firmato da **Giulio Gallanti** (già un mezzo miracolo, visto che è arrivato a più di mezzo secolo da quello precedente): da un lato, Corsini ricorda che ha da far decollare davvero le previsioni di quel Prg con una serie di trasferimenti che alla fine lasceranno più spazio alle banchine dedicate a traghetti e crociere; dall'altro, sottolinea che c'è da armonizzare il "disegno" relativo al porto di Livorno e quello riguardante lo scalo di Piombino, mica ci si può limitare al copia-incolla di quel che c'è e appiccicarlo come capita.

Corsini si presenta all'imprenditoria delle banchine fuori dall'ufficialità istituzionale: allo Yacht Club va in scena un incontro conviviale del Propeller, l'associazione di settore guidata da **Maria Gloria Gianì**. Via il tavolo che fa tanto conferenza, solo due poltrone in dolce stil talk show per un tentativo dichiarato di approccio informale. Figurarsi che poi tutto culminerà nel "siparietto" del presidente degli agenti marittimi **Enrico Bonistalli** che dona al neo presidente la maglia calcistica da "numero uno": ma è quella di **Gigi Buffon**, proprio a Corsini romanista doc...

Avrebbe potuto esser questa la falsariga dell'incontro: convivialità e pacche sulla spalla, auguri di buon lavoro e strette di mano. Di fronte a una platea forse mai così affollata: a cominciare dal prefetto **Anna Maria Munzone** e dai comandanti di Capitaneria (**Vincenzo Di Marco**), Accademia (**Pierpaolo Ribuffo**) e carabinieri (**Alessandro Magro**), poi

il senatore **Marco Filippi**, il capopilota **Massimiliano Lupi**, l'ex presidente **Foremar Angelo Roma** più una folla di imprenditori come **Piero Neri**, **Andrea Palumbo**, **Enzo Raugei**, **Enio Lorenzini** e esponenti delle associazioni di categoria come **Enrico Bonistalli**, **Roberto Alberti**, **Paolo Caluri**, **Federico Barbera**, solo per citarne alcuni dell'ottantina di operatori e addetti ai lavori. Più tardi arriverà da Milano anche il sindaco **Filippo Nogarini**.

Sarà proprio il duello a distanza fra Corsini e Nogarini il tema a pronta presa della serata: beninteso, senza sgarbi o scontri diretti bensì in risposta alle domande del cronista. Inutile dirlo, la questione è la nomina del comitato portuale (che ora si chiamerà "di gestione" e taglierà fuori imprese e sindacati).

Il presidente dell'Authority lo ripete: la riforma dice che non può essere nominato chiunque ma solo specialisti del settore che abbiano una comprovata esperienza, e questi requisiti di professionalità specifica valgono anche per politici e amministratori («è così», con esperti di rango, che si rappresentano davvero gli interessi della collettività»). Al contrario, il sindaco **M5S** non fa nulla per nascondere la tentazione di autonomarsi: e non solo perché rivendica le proprie competenze di ingegnere. «Forse a Genova vale una legge che non vale a Livorno?». Il riferimento è al fatto che a Genova il suo collega **Marco Doria**, alla testa di una giunta di centrosinistra, ce l'ha fatta a nominare sé stesso. Poi non ha torto quando dice al giornalista: «Con un gettone di pochi euro per ogni seduta, quali grandi esperti potrebbero accettare di assumersi responsabilità pesanti?». Interrogativo sacrosanto, anche se questa deriva dell'azzeramento dei compensi ha lo zampino nella sua parte politica.

Nogarini ha poi ieri annun-

ciato in consiglio comunale di aver inviato la lettera con la nomina. Intanto, nel (futuro) comitato di Palazzo Rosciano un nome c'è già: è il comandante della Capitaneria, **Vincenzo Di Marco**, ora ammiraglio. L'unico caso che la legge ammette come autonoma.

Non è questione burocratica: è nelle mani del comitato di gestione il voto sulla nomina del segretario generale. Fra pochi giorni scade **Massimo Provinciali**, numero due dell'era Gallanti. Con proroga avallata anche dal ministero in attesa del nuovo comitato, dice Corsini. Per quanto il neo-presidente difenda lo spirito della riforma, dal punto di vista giuridico balza agli occhi il pateracchio: con la nomina di Corsini è nata la nuova Authority di Sistema Livorno-Piombino ma governa il porto di Livorno riesumando il vecchio comitato portuale **del Piombino** che non esiste più. Idem a Piombino (dove però il segretario generale non c'era e le funzioni erano distribuite).

Insomma, Corsini non fa melina a centrocampo e, pur fra sorrisi e cortesia, gira al largo dalla tentazione di fare il piacione. Qualche esempio? L'avvocato **Enrico Longhi** che gli parla con rimpianto del degrado dei bacini, lui risponde che quando studiava da ingegnere erano una infrastruttura che stava nei libri, ora che la città ha "aggredito" gli spazi del porto c'è da chiedersi se ha ancora senso tener lì quel tipo di lavorazione.

Niente di deciso anche se la musica è quella: lui comunque dà merito al suo "stellone" di esser arrivato praticamente in contemporanea al dissequestro che sblocca l'iter. Diciamola tutta, lo "stellone" fortunato di Corsini ha fatto gli straordinari: pochi giorni dopo è giunta qui pure la delegazione dei cinesi interessati a investire nel porto di Livorno.

Già, se la Darsena Europa attira l'attenzione di un gigante

come **China Railway International** - dire poi Corsini - dev'essere qualcosa di importante. Di più: «Io ci credo e la voglio fare il più presto possibile, ci metterò quel che so fare cercando di evitare le sabbie mobili dei contenziosi».

Altolà alla quantificazione del numero di anni necessari per realizzare la maxi-Darsena, fatto sta che secondo Corsini «c'è da porsi il problema di come arrivarci vivi»: tema, questo, assai caro agli operatori. E qui l'attenzione è a interventi come il microtunnel, i draggi e le porte vinciane. «Giocando anche in tandem con Piombino, per affrontare la transizione nella fase di costruzione della maxi-Darsena».

E ancora: «Non mi interessano 100mila teu in più, voglio puntare al salto di qualità». Insomma, basta con la Lega Pro, il porto deve stare in serie A.

Ma la strategia di Corsini non è quella del prendersi a gomitare con i porti vicini: all'opposto, - afferma rispondendo a Palumbo - se vogliamo rispondere al porto di Rotterdam che viene a Milano alla conquista di contenitori italiani, bisogna fare squadra con i porti dell'Alto Tirreno per andare al contrattacco con una logica di sistema-Paese, non cercando di fregare mille teu al porto accanto».

Presentandosi agli occhi degli operatori, Corsini non si nasconde dietro un dito. Snocciola quel che ha fatto in una vita professionale «fra privati, istituti scientifici e amministrazione», dice che gli riconoscono buone doti di mediatore ma sa anche di essere «un po' troppo ingegnere»: è per questo che chiede alle categorie economiche di «fare da antenne per capire dove va il mercato». Apertura sì ma con i puntini sulle "i", parola di uno che mette nel curriculum di essere un ex ufficiale dell'Aeronautica. «Mi sento uomo delle istituzioni: significa che la prima regola è il rispetto delle regole. Vale per tutti e sempre».

- segue



LA GRANA DEI BACINI
Grande opera, ma chissà se sono utili lì con la città che adesso "assedia" le banchine



SECRETARIO IN PROROGA
Provinciali con l'avallo del ministero, è una fase transitoria che va affrontata



LE "NOZZE" CON PIOMBINO
L'integrazione degli scali riguarda in primo luogo i Prg: non basterà il copia-incolla



OPERATORI DA ASCOLTARE
So come si fanno le infrastrutture, sul traffici portuali sarete voi le mie antenne



"AFFAIRE" MAXI-DARSENA
Ci credo e farò di tutto per realizzarla prima possibile: c'è anche da pensare all'immediato

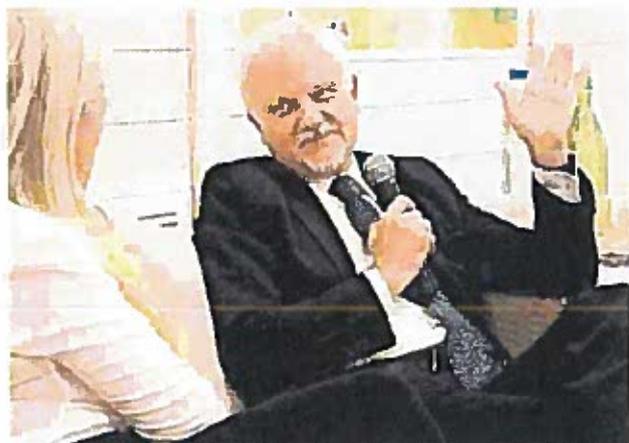
LO SCHERZO DEL PRESIDENTE DEGLI AGENTI MARITTIMI

La maglia di Gigi Buffon al numero uno dell'Authority (che però è un romanista doc)



Da papa Francesco al presidente Ciampi: al "campioni" capita spesso ora di vedersi offrire in dono una maglietta calcistica. E il neo-presidente dell'Authority Stefano Corsini non è sfuggito alla consuetudine nell'incontro al Propeller: Maria Gloria Giari lo aveva appena dichiarato socio onorario, ed ecco che Enrico Bonistalli, presidente degli agenti marittimi Asamar, regala al numero uno di Palazzo Rosciano una sgargiante maglia arancione con il "numero uno" sulla schiena. Ma Bonistalli è anche suocero di

Giorgio Chiellini, calciatore livornese, ormai una icona della retroguardia tanto della nazionale azzurra che della Juve. Ecco che la maglia numero uno non è, come accade spesso, una maglia anonima con il nome di Corsini: è quella vera di Gigi Buffon. È uno scherzo: sul pennone dell'Authority la bronca svena la sciarpa giallorossa della fede romanista sia di Corsini che di Provinciali. Corsini sta al gioco e si salva in corner: niente gran rifiute della maglia, ma quando la mostra la gira in modo che il nome di Buffon non si veda... (m.z.)



Il presidente dell'Authority Stefano Corsini presentato da Maria Gloria Giari (Marzi Pentafoto)



La platea dell'incontro del Propeller alle Yacht Club (Marzi Pentafoto)

LO SCHERZO DEL PRESIDENTE DEGLI AGENTI MARITTIMI

La maglia di Gigi Buffon al numero uno dell'Authority (che però è un romanista doc)



Da papa Francesco al presidente Clampi: al "campioni" capita spesso ora di vedersi offrire in dono una maglietta calcistica. E il neo-presidente dell'Authority Stefano Corsini non è sfuggito alla consuetudine nell'incontro al Propeller: Maria Gloria Giani lo aveva appena dichiarato socio onorario, ed ecco che Enrico Bonistalli, presidente degli agenti marittimi Asamar, regala al numero uno di Palazzo Rosciano una sgargiante maglia arancione con il "numero uno" sulla schiena. Ma Bonistalli è anche suocero di

Giorgio Chiellini, calciatore livornese, ormai una icona della retroguardia tanto della nazionale azzurra che della Juve. Ecco che la maglia numero uno non è, come accade spesso, una maglia anonima con il nome di Corsini: è quella vera di Gigi Buffon. È uno scherzo: sul pennone dell'Authority la bronca svetta la scarpa giallorossa della fede romanista sia di Corsini che di Provinciali. Corsini sta al gioco e si salva in corner: niente gran rifiuto della maglia, ma quando la mostra la gira in modo che il nome di Buffon non si veda... (m.z.)

E Corsini ha risuscitato il comitato

LIVORNO - Chiariano ci subito un pensiero: la convocazione del comitato portuale livornese da parte del presidente dell'AdSP Stefano Corsini fa parte di quei diritti a volte rischiosi sul piano delle infinite incertezze
Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

E Corsini ha risuscitato

della nostra patria del diritto e del rovescio - che un manager vuole assumersi. La convocazione è per domani 30 marzo, sul filo del rasoio della decadenza della proroga del segretario generale nell'interim "ad interim".

E adesso, proviamo a mettere in fila le cose: per alcuni il comitato dell'Ap è, per legge, defunto da quando è stato nominato il presidente dell'AdSP. Così come è stato superato il regime commissariale di Galliani, così come, se ben ricordo, lo stesso comandante del porto e vicepresidente del comitato portuale riteneva, avendo disertato le ultime convocazioni in punta di diritto. Per Corsini - e presumibilmente per i suoi consiglieri giudici - invece il comitato può ancora esercitare certe funzioni. Lo ha specificato, il presidente, nella stessa convocazione. "Considerato che l'effettiva attuazione della riforma della governance portuale si avrà solo quando tutti i nuovi organi saranno costituiti - si legge della convocazione - fino a tale data dovranno necessariamente coesistere per quanto in via di integrazione le due distinte organizzazioni, l'Autorità portuale di Livorno e Piombino. In tale quadro si pone la necessità di assicurare la continuità di funzionamento per tutte le funzioni attualmente in essere, compresa quella di segretario generale che, al pari degli altri dirigenti, conserva un ruolo limitatamente al porto di Livorno fino alla nomina del segretario generale dell'AdSP."

La nota di Corsini conclude quindi proponendo una apposita delibera del comitato, per allungare l'interim dell'attuale segretario livornese, e cita come esempio di validità del comitato portuale l'esempio di La Spezia-Carrara dove con quest'organo è stato anche approvato il bilancio preventivo 2017.

Di considerazioni a margine, ovviamente, ce ne sono state e ce ne saranno parecchie. Qualcuna è già emersa due sere fa al Propeller, e ne ripareremo nel prossimo numero. Significativa è una nota che ci è giunta da Piombino.

"Ci facciamo spesso condizionare dalla sindrome di Calunero - dice la nota - quella che assale, nella corsa allo scaricabarile, il poveretto che rimane col cerino quando tutti gli esperti portuali hanno finito di sciorinare teorie che, fatti tutti i conti, non portano niente a nessuno.

Certamente siamo gli ultimi a poter capire qualcosa in un susseguirsi di contraddizioni, annunci retromarcie che continuano a chiamare gestione del porto.

Ci sarà pensata questa ultima chiosa mentre viene convocato il comitato di Livorno per il 30 marzo e sancita la temporanea separazione in casa tra Livorno e Piombino con gli sguardi non imbarazzati dei dirigenti della nuova comunità portuale.

Cambiare tutto per non cambiare nulla? E' il sospetto, mentre dagli uffici di Palazzo Rosciano si sente un solo grido: resistere!"

Ometto la firma di questa ironica noterella solo perché non viene da chi ha responsabilità in ambito di Ap, ma ha profonda conoscenza degli atti giuridici a margine. D'accordo o no, non si può però non condividere l'ironia sui tanti margini di incertezza che la riforma sta creando nel passaggio da Ap a AdSP. Altra noterella: la convocazione di Corsini è scritta su carta intestata con il nuovo (?) logo dell'AdSP, che mette insieme in un'ellisse i vecchi loghi di Livorno e Piombino. In una precedente nota, Provinciali l'aveva giustificato come provvisorio: ma a Piombino si chiedono se c'entra qualcosa con la convocazione del comitato portuale solo per Livorno. Come si vede, c'è chi cerca e chi trova pasticci ovunque.

E per non farci mancare niente, che vuol dire quell'"al pari di altri

dirigenti" che abbiamo evidenziato nella convocazione? Vuol dire che anch'essi saranno sottoposti a eventuali cambi di responsabilità dopo la nomina definitiva del segretario generale dell'AdSP? Serpeggiano incertezza, per qualcuno preoccupazione, per altri preannunci di rimburi di guerra. Una cosa è certa: mettere insieme una Autorità di sistema portuale come quella di Livorno e Piombino non sarà semplice. Confidiamo nella conclamata esperienza del presidente Corsini in ambienti romani: dove l'impossibile diventa sempre possibile, basta che "vuol si così colà dove si puote ciò che si vuole: e più non dimandare".



L'INCONTRO OSPITE D'ONORE IL NUMERO UNO DELL'AUTORITY PRESENTE IL GOTHA DEL PORTO

Il «battesimo del fuoco» al Propeller Club

- LIVORNO -
C'ERA IL GOTHA del porto, senza eccezioni, all'incontro di lunedì sera al Propeller Club con il presidente dell'Autorità di sistema Corsini nel Forte della Bocca del Mediceo. Accolto dalla presidente del Propeller Maria Gloria Giani Pollastrini, l'ingegner Stefano Corsini ha potuto incontrare molti operatori e per la prima volta anche la stampa. Incontro conviviale, quindi niente di ufficialmente registrabile. Però il presidente dell'Autorità di sistema ha voluto ugualmente ricordare quali sono a suo parere i temi più urgenti da affrontare da palazzo Rosciano: ovvero lo sviluppo della gara della piattaforma Europa, prima fase, la "neverending story" del sistema dei bacini di carenaggio, il porto turistico del Mediceo e l'altrettanto infinita storia della Bellana per la nautica da diporto, la gara per il terminal crociere.

L'immagine del neo-presidente emersa dal breve scambio di domande e risposte al Propeller ha confermato quello che il "cluster" portuale aveva già registrato negli incontri istituzionali: un funzionario di alta preparazione sia tecnica che giuridica, molto ben adde- dentro ai meccanismi (e ai riti) con i quali funzionano i ministeri a Roma, deciso a prendere in mano prima possibile tutti i vari problemi aperti sui due porti di sua competenza e sicuro del fatto suo. Molto sicuro. Un elemento di (relativa) tranquillità per il porto è il fatto che il presidente Corsini arriva con la convinzione che la piattaforma Europa vada fatta e vada fatta prima possibile. Dopo le tante polemiche nate negli ultimi mesi

di gara (compreso l'atteggiamento del sindaco Nogarini e le richieste della Regione) sull'opportunità o meno di rivedere il bando di gara e le caratteristiche del progetto, l'altra

sara al Propeller si è avuta l'impressione che Corsini (e con lui il ministero da cui è stato distaccato) vogliono andare avanti senza tentennamenti. Per la prima volta si è anche tentato parlare del porto turistico, delle esigenze della nautica, del bando per il Mediceo: tutti temi che a Palazzo Rosciano erano sotto scordati da mesi. Un buon segnale.

Presenti al Propeller il sindaco Nogarini, il neo-ammiraglio Di Marco comandante della direzione marittima della Toscana, l'ammiraglio Ribuffo comandante l'Accademia Navale, l'armatore e imprenditore Piero Neri, Enrico Bonistalli di Asama, operatori ed esperti. Come sempre Renzo Quercioli del ristorante dello Yacht Club s'è fatto cenore. E forse può essersi tranquillizzato, dopo le paure su un temuto "sfratto" dal Forte della Bocca, sussurratogli da parte non si sa bene chi di Palazzo Rosciano.

A.F.

PALAZZI & POLTRONE

LA CONVOCAZIONE
IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
HA CONVOCATO IL COMITATO PORTUALE
PER DOMANI, GIOVEDÌ 30 MARZO, ALLE 10

Proroga di tre mesi per Provinciali Il presidente Corsini decide domani

Verso un rinnovo-ponte in attesa che si formi il Comitato di gestione

L'INGEGNER Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno, taglia domani il nodo giudiziario della proroga di Massimo Provinciali come segretario generale. Sembra un pasticcio giuridico perché l'Autorità di sistema ha solo il presidente ma non gli organi di gestione: il comitato di gestione deve ancora venire e quindi Corsini ha riesumato il comitato portuale, presumibilmente solo per prorogare Provinciali e riempire il vuoto che si sarebbe creato dal 1 aprile. Però il comitato portuale può decidere solo per la segreteria generale di Livorno: quindi si presume che Provinciali ritorni in ca-

ESCAMOTAGE
Comitato portuale riesumato per riempire il vuoto che si creerebbe dal 1 aprile

rica solo per Livorno e non potrà decidere per Piombino, dove la segreteria provinciale rimane ancora spolpata tra i vari funzionari, così come aveva deciso il commissario (oggi decaduto) Luciano Guerrieri. Se ne deduce: ma sono deduzioni sul filo della logica, che potrebbero essere sbagliate: che se il comitato di gestione non nascerà più che velocemente Corsini dovrà convocare anche il comitato portuale (definito anch'esso) di Piombino, oppure riferirsi ai funzionari delegati da Guerrieri. Più che un pasticcio, un nonsenso.

IL DISCRIMINE di tutto è a que-



IN SCADENZA
Il segretario generale della Port Authority Massimo Provinciali

sto punto la nomina del comitato di gestione. Che sia urgente è ovvio. Che possa nascere rapidamente però è difficile crederlo: negli altri sistemi portuali già nati, i comitati di gestione hanno richiesto mesi. Corsini ha chiesto i nominativi dovuti da Regione e Comuni di Livorno e Piombino il giorno dopo il suo insediamento, ma ad oggi non ha ancora avuto risposte. Solo i tempi della normale burocrazia pubblica? Con tutta la buona volontà che ci può mettere, il neo-presidente Corsini senza un comitato di gestione (e senza il successivo organo di partecipazione) rimane un'antira-zoppa: può entrare nei problemi-



Piombino resta fuori

Il comitato portuale può decidere solo per la segreteria generale di Livorno: Provinciali rimarrebbe quindi in carica solo per Livorno e non potrà decidere per Piombino

tanti problemi aperti sul porto, con l'ausilio del segretario generale e dei vari dirigenti; ma non può deliberare. Può consultare le istituzioni, e lo sta facendo, anche per superare quel clima di contrasto che esisteva tra palazzo Rusciano e palazzo comunale (malgrado a livello di funzionari, come più volte ha ribadito lo stesso Provinciali, si lavorasse in termini di reciproca correttezza o anche collaborazione). Ma di più non può fare. Ecco che il fiammifero acceso, per usare un eufemismo, della reale operatività dell'Autorità di sistema (oggi è in mano alla Regione e ai due Comuni. Se prolungheranno i tempi di designazio-



Occorrono mesi

Difficile credere che il comitato di gestione possa nascere rapidamente: negli altri sistemi portuali già nati, i comitati di gestione hanno richiesto mesi



I nomi in stand by

Corsini ha chiesto i nominativi dovuti da Regione e Comuni di Livorno e Piombino il giorno dopo il suo insediamento. Ad oggi non ha avuto risposte

ne dei componenti del comitato di gestione, fatalmente il presidente Corsini non avrà che poteri limitati. Situazione comune a molti altri sistemi portuali che stanno nascendo dalla riforma, ma con un'aggravante per Livorno: l'ormai prossimo "Secondo Forum nazionale sulla portualità e logistica" che il ministro Delrio e il presidente di RAM Ciancimino hanno indetto proprio a Livorno per il 5 aprile prossimo. Avremo l'assurdo di un Forum nazionale sulla riforma portuale a riforma ancora a metà del guido proprio nella "location" prescelta. E non per colpa di Corsini.

A.F.

LIVORNO ALLE PRESE CON LA GARA PER IL "SISTEMA"

Bacini, l'ora delle decisioni

LIVORNO - L'"ingorgo" delle gare sul porto labronico sta ponendo un problema di priorità per il presidente Corsini. Con suggerimenti

e "strattonamenti" alla giacca che fanno seguito a quelli già subiti
Antonio Fulvi
(segue a pagina 13)

L'ora delle decisioni

fino a ieri da Gallanti e Provinciali.

C'è una gara che sembra ormai arrivata a conclusione, malgrado le tante richieste di rinvio o addirittura revisione: è quella della Porto 2000 che secondo informazioni ufficiose, ma da buona fonte potrebbe concludersi con la proclamazione della cordata vincitrice già la prossima settimana. È stato infatti completato l'esame della parte tecnico-progettuale e siamo prossimi all'apertura delle buste per quella economica, che sarà fatta alla presenza dei concorrenti e determinerà, con il punteggio della precedente parte, il vincitore.

Per i bacini di carenaggio invece siamo ancora a metà del guado. E se le soluzioni proposte sono molteplici - si legga in prima pagina l'analisi dell'avvocato Gionfriddo, già segretario generale dell'Anitporto portuale e quindi ben addentro ai meccanismi delle gare - è evidente che ci sono pressioni perché l'impianto in atto della gara stessa possa essere rivisto. Non si sa bene sulla base di quale diritto, visto che alla base della gara ci sono anche accordi precisi risalenti al patto di Roma per il salvataggio del cantiere Orlando; ma l'importante, com'è ormai evidente, è uscire dall'incertezza e dare seguito alle decisioni. Perché è l'incertezza - che si è prolungata anche troppo - a creare i maggiori problemi a chi vuole investire e sanare un "vulnus" da troppi anni imperante.

Bacini: perché no aggregazioni?

Riceviamo sul tema
dei bacini.

Gentile Direttore, mi ricordo che in un film "di una volta" un professore di un campus universitario, quale metodo didattico, incoraggiava i propri studenti a dare spazio alla loro immaginazione (quella sana). Poiché appartengo alla generazione "di una volta", vorrei provare a fare uno sforzo di immaginazione (ma forse non troppo).

Proviamo, per esempio, a pensare la complessa problematica che ruota, sfortunatamente, attorno alle procedure di rimessa in esercizio dei bacini di carenaggio. L'Autorità di
Avv. Giorgio Gionfriddo
(segue a pagina 3)

Perché no aggregazioni?

Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale è finalmente divenuta un fatto concreto e, soprattutto, quale nuova soggettività giuridica creata dalla legge, ha "libertà di pensiero" rispetto alla precedente soppressa **Autorità Portuale** di Livorno. Si può quindi anche considerare che, con l'interruzione di una continuità amministrativa derivante dalla istituzione ex novo del soggetto giuridico, l'AdSP, valutando le problematiche in atto sui bacini, possa ripensare i percorsi amministrativi fino ad oggi seguiti e ciò, ovviamente, esclusivamente nell'ottica dell'obiettivo di dare accelerazione alle procedure di affidamento della gestione delle strutture, nel perseguimento degli scopi di efficienza all'azione amministrativa del nuovo ente.

Le principali tematiche sono ben conosciute: un bando di gara emanato ben oltre due anni fa sulla base della normativa di cui al D.Lgs. n. 163/2006 superata dal nuovo codice dei contratti di cui al D.Lgs. n. 50/2016; il bando compromette, oltre l'affidamento del bacino grande in muratura, anche di quello galleggiante Mediterraneo, da un lato finalmente dissequestrato dalla magistratura, ma, d'altro canto, non liberato dagli insorgenti problemi tecnico-amministrativi che ora si pongono

per la sua rimessa in pristino stato, problemi sicuramente risolvibili ma, essendo cambiati i connotati tecnici a causa del disastro del 25 agosto 2015, tali da ulteriormente allungare i tempi della ormai obsoleta procedura di gara.

Si può considerare, come anche da altri suggerito, una ipotesi che veda la separazione della procedura di affidamento in concessione del bacino grande in muratura, da immediatamente avviare, da quella relativa al bacino Mediterraneo, che invece richiede "tempi supplementari" di istruttoria.

In questo contesto, sempre nella stessa ottica di "libertà di pensiero", si può anche immaginare se vi fosse possibilità di riflettere sulle previsioni, pur sempre suscettibili di rivalutazioni, in merito contenute nel Piano Regolatore portuale approvato il 25 marzo 2015. Sappiamo bene quali sono i vincoli dimensionali posti nel P.R.P., in adesione all'incarico affidato al RINA nel 2011. Tuttavia, lo strumento di programmazione offre uno spazio, perché nella previsione della riparazione navale per unità di medie dimensioni, inserisce una riserva riferita al fatto di non "compromettere l'eventuale futuro ripristino del Bacino grande in muratura per le funzioni proprie di progetto" (cioè nella completezza della sua funzionalità, per cui a suo tempo è stato progettato e realizzato).

Quest'ultima ipotesi è, a mio modo di sentire, avvincente, anche per gli aspetti implicati dall'appar-

tenenza tra i beni dello Stato che a suo tempo ha voluto la infrastruttura. Perché allora non considerare la possibilità di un adeguamento tecnico funzionale, approvato nelle forme di una variante al P.R.P. da adottare nei tempi amministrativi occorrenti? L'ipotesi potrebbe forse essere adeguata, perché per adeguamento tecnico funzionale si intende quel "complesso degli interventi condotti per portare/ riportare un bene o sue parti ad un livello di prestazioni tecnico-funzionali conforme a nuovi o mutati requisiti". Quindi, si prospetterebbe l'assunzione di un atto di sollecita attuazione, salvo poi essere assorbito in una successiva variante al P.R.P.

Per quanto riguarda un pur fondato impatto ambientale, si notano più voci competenti che asseriscono che i tempi hanno fatto maturare nuove tecnologie, già adottate anche in porti nordeuropei, che superano ogni possibile incompatibilità. L'approfondimento è necessario, ma non penso difficoltoso.

È chiaro che ciò comporta un incremento, anche notevole, dei costi rispetto a quelli prevedibili per un semplice utilizzo del bacino in collegamento diretto col mare per l'allestimento di unità di medie dimensioni. Ma proprio per questo è auspicabile un momento di unità delle forze economiche attualmente in campo per l'obiettivo della ottimale utilizzazione del bacino in muratura, tra i migliori per capacità e potenzialità nel

Mediterraneo. Non si potrebbe, a priori, scartare una ipotesi in cui, a mio avviso, la nuova Autorità di sistema, annullando la gara ormai da troppo tempo sospesa (ed avvalendosi di una clausola risolutiva apposta in calce al bando), si faccia promotrice di una aggregazione tra gli attuali richiedenti concorrenti alla procedura sospesa.

Per l'economia della città, ponendo da parte contrapposizioni di strategie imprenditoriali, è il momento dell'unità e della velocizzazione dei tempi, superando quindi defatiganti procedure concorsuali, peraltro spesso soggette a ricorsi alla giustizia amministrativa: L'Autorità di sistema, in questa prospettiva, nel perseguimento del pubblico interesse, potrebbe, come detto, avvalendosi della capacità giuridica iure privatorum, promuovere un procedimento di accordo integrativo o sostitutivo di cui all'art. 11 della L. 7.08.1990 n. 241 (Norme in materia di procedimento amministrativo), al fine di pervenire alla formazione di un atto consensuale condiviso tra gli attuali "competitors", determinandone il contenuto discrezionale.

Confido che queste semplici riflessioni possano essere di utilità per il sostegno delle procedure da parte della neo costituita AdSP.

Gruppo milanese assume

Albizzati investe a Guasticce: trentacinque posti, a maggio il via

■ PARADISI IN CRONACA

RETROPORTO » IL RILANCIO

Un gruppo milanese sbarca e assume

L'azienda di costruzioni meccaniche "Albizzati Group" ha deciso di investire a Livorno: a maggio al via la produzione

di Enrico Paradisi

▶ LIVORNO

«Noi siamo imprenditori veri. Siamo abituati a lavorare con la concretezza, non con la fantasia». Parole di Giuseppe Albizzati, milanese, presidente di Albizzati Group e general manager di Alex-sistemi spa. Il messaggio è chiaro e forte: niente magheggi della finanza, zero fronzoli, ma economia reale, dunque. L'imprenditore, che guida l'azienda coadiuvato dai suoi tre figli, è nel piazzale dello stabilimento di Guasticce, a seguire da vicino le ultime rifiniture a capannoni e piazzali. A maggio conta di partire con la produzione a Livorno, che si porterà dietro trentacinque nuovi posti di lavoro. Cinque manager e una trentina di altri addetti tra saldatori, carpentieri e tecnici vari. Tutti da reperire sul territorio. Già alcuni di loro sono stati assunti, e mentre sono ancora aperte le procedure di selezione, per altri sono in corso di valutazione i curriculum.

La sua azienda, con sede e impianti di produzione a Milano, si è aggiudicata infatti due commesse internazionali del valore complessivo di 40 milio-

ni per la realizzazione e l'assemblaggio di moduli di comando e controllo e analisi di dati, i cosiddetti shelter, a servizio di impianti di estrazione di petrolio e raffinerie in Kuwait. Sostanzialmente si tratta di cabine abitabili, contenute in enormi container da nove metri e mezzo di larghezza, cinque di altezza e fino a 32 di lunghezza. Già pronte all'uso e dotate di tutta l'impiantistica necessaria (impianti elettrici, di raffreddamento, riscaldamento e antincendio) dopo l'assemblaggio finale, verranno imbarcate a banchina direttamente dal porto di Livorno.

Proprio per la dimensione e la difficoltà del trasporto di questi particolari prodotti è stato addirittura richiesto al **Autonà portuale** l'allargamento di uno dei varchi doganali a fianco del Galvani. Le cabine sono destinate al controllo e al funzionamento di impianti Oil & Gas, necessarie per seguire i processi industriali che vanno dall'estrazione alla raffinazione del petrolio. Soltanto per queste due commesse ci sarà da lavorare fino al dicembre del 2018. «Avevamo partecipato a due gare convinti di vincerne una,

e ce le siamo aggiudicate entrambe», spiega Albizzati.

Una commessa sarà espletata dallo stabilimento milanese e l'altra qui in Toscana. Sempre a Milano, dove l'azienda possiede strumentazioni più sofisticate, con tecnologia al laser ad esempio, resterà la produzione di alcuni componenti particolari, ma entrambi gli assemblaggi saranno completati a Livorno.

«In Italia siamo in due a fare questo tipo di lavorazioni - aggiunge l'imprenditore milanese - e nella gara abbiamo battuto la concorrenza anche degli americani». I capannoni, uno da 5 mila metri quadri che servirà da magazzino per materiali elettrici e piccoli componenti, l'altro adiacente da 10 mila dove saranno assemblati i moduli di comando si trovano alle spalle dell'Interporto Vespucchi, sulla strada che collega Stagno e Guasticce. Nel frattempo si sta realizzando anche un'altra struttura da 600 mq (pure questa ormai in fase di ultimazione) per la sabbatura e la verniciatura finale degli shelter, in modo così da completare in loco il ciclo produttivo. Dal 1967 l'azienda opera nel settore delle costruzioni mec-

caniche ed assemblaggi - racconta l'imprenditore - e a Livorno, accanto alle nuove assunzioni (inviare i curriculum a: personale@alex-sistemi.it), faranno parte del progetto almeno un'altra cinquantina di dipendenti che arriveranno dalla sede centrale di Milano, e per circa due anni e mezzo abiteranno e lavoreranno qui.

La società vanta una grande esperienza nella progettazione e realizzazione di soluzioni e sistemi integrati equipaggiati ed allestiti per vari settori. E quella di Livorno è una scelta imprenditoriale precisa. Lo stabilimento di Guasticce è considerato strategico a livello logistico dall'azienda, proprio per la sua posizione: si trova infatti a meno di 1 km dall'interporto, vicinissimo al porto e a un altro enorme piazzale da 11 ettari alle porte di Guasticce, sempre di proprietà dell'azienda, che sarà completato entro il mese di giugno e dove saranno effettuate tutte le operazioni di assemblaggio finale degli shelter. Da qui, grazie a due gru da mille quintali l'una, saranno infine caricati su gomma e poi trasportati a banchina per la spedizione nel Golfo Persico.

«Avevamo partecipato a due bandi di gara internazionali in Kuwait convinti di vincerne una soltanto, e alla fine ce li siamo aggiudicati entrambi

«Qui vengono realizzati moduli di comando e di controllo a servizio degli impianti di estrazione delle raffinerie. Previsti subito 35 nuovi posti di lavoro

PIOMBINO DOMANI ALLE 16 CONVOCAZIONE AL MINISTERO

«Pronti alla mobilitazione: andremo a Palazzo Chigi»

Attesa per le garanzie sul piano industriale Aferpi

SE DOMANI non arriveranno certezze e fatti concreti da Aferpi, la protesta dei lavoratori si sposterà a Palazzo Chigi. Questo è stato ribadito e confermato ieri durante il consiglio di fabbrica. Questo era stato deciso dai segretari nazionali di Fim, Fiom e Uilm durante l'ultimo sciopero che si è tenuto a Piombino. L'incontro al ministero previsto per oggi è stato posticipato a domani alle 16. Non è più il tempo delle promesse e dei rinvii, dopo aver presentato il piano industriale e finanziario al ministro Carlo Calenda che lo ha apprezzato ritenendolo adeguato e credibile - adesso la presentazione dettagliata, Aferpi la farà alle organizzazioni sindacali e alle istituzioni.

PUNTI sui quali i sindacati chiederanno certezze: la proroga della legge Marzano, ma soprattutto garanzie sull'attività produttiva e sugli investimenti e un piano dettagliato anche sull'agroalimentare e sulla logistica. Perché nell'incontro che si è tenuto lunedì al mini-

stero il presidente Issad Rebrab e l'amministratore delegato di Cevital Said Benikene hanno parlato solo della siderurgia, dell'investimento di 500 milioni per il forno elettrico - lavori che dovrebbero partire il 1° luglio - dei 75 milioni che verserà Aferpi, dei soldi necessari per il circolante - 25 milioni

PREOCCUPAZIONE

Il problema della logistica e agroalimentare e dei relativi posti di lavoro

che devono essere versati entro la settimana. Dei partner possibili sempre per l'investimento siderurgico. Niente sull'agroalimentare e né sulla logistica e questo ha fatto preoccupare in molti, già si è parlato di esuberi proprio per la mancanza di riferimenti a questa parte del piano ritenuta fin da subito importante per la diversificazione.

«TROVO molto corretta - ha

commentato l'ex sindaco di Piombino e consigliere regionale Gianni Anselmi - la cautela che si sta usando rispetto al piano industriale presentato da Cevital/Aferpi. Nella situazione data e dopo tutto questo tempo non si tratta di intestarsi un successo o un fallimento; l'unica cosa seria da fare è verificare gli spazi e le condizioni per soluzioni concrete.

CERTO non aiuta il fatto - continua Anselmi - che così tante questioni occupazionali e territoriali dipendano dalle decisioni di un solo soggetto industriale che peraltro ha palesato difficoltà; in questo senso sciogliere il nodo siderurgico, chi fa cosa e con quali risorse, potrebbe contribuire a fare chiarezza sul resto: agroalimentare, logistica, recupero aree dismesse. Tenere 600 ettari inchiodati per molto altro tempo anziché consegnarli rapidamente ad un processo diversificato di sviluppo ed economia circolare sarebbe delittuoso e non ce lo possiamo permettere».

m. p.

PIOMBINO LE CRITICHE DEI 5 STELLE

«E le bonifiche intanto restano lettera morta»

—PIOMBINO—
BONIFICHE, «se tutto va bene partiranno nel 2021». A sostenerlo è il Movimento 5 Stelle in Regione. «Il 10 dicembre 2014 il presidente della Toscana sfidò Beppe Grillo a tornare a Piombino, chiamando il suo partito «peste rossa», perché, diceva Rossi, «noi appestati, con gli operai, abbiamo salvato Piombino». A distanza di due anni noi eravamo in piazza con quegli operai che nel frattempo non sono stati salvati, mentre Rossi era a Brindisi a presentare il suo nuovo partito. Certo è più facile scrivere un tweet e raccontare principi che governare con onestà, ma al netto del fatto che qualcosa sia andato storto, su Piombino serve fare chiarezza» sostengono Giacomo Giannarelli, presidente M5S Toscana e Irene Galletti, consigliera regionale capogruppo M5S.

«AD OGGI su Piombino si è assistito al festival degli annunci politici. Rebrab ha certo le sue colpe, ma come definire se non incapace e opportunista chi gioca sulle parole mentre gli eventi consegnano ad un dramma sociale 4mila famiglie? Tutti sanno che le bonifiche sono propedeutiche ad ogni intervento serio sull'area. Per questo da quando siamo entrati in Consiglio regionale abbiamo chiesto cosa stessero facendo Regione Toscana e Governo sulla questione. L'ultima risposta ci è arrivata il 9 marzo

scorso e definisce come i 50 milioni sbandierati dai rappresentanti di Regione e Governo siano un esercizio di futurologia. Il Cipe - continuano - avrebbe assegnato 50 milioni alla Regione per le bonifiche, ma finora neanche un euro è partito da un conto all'altro.

NEL FRATTEMPO i milioni sono già diventati 47, perché il Governo ne ha distratti tre per un motivo che sa tanto di giustificazione in politica: «l'adesione al programma Cipe «Azioni di Sistema». Con 47 milioni rimasti, quando arriveranno, la Regione dovrebbe rendere operativa la convenzione firmata con Invitalia spa, stazione appaltante dell'unica cosa che interessa ai cittadini ovvero la fine delle agognate bonifiche, ancora al palo, e per questo prevista non prima del 2021» proseguono Giannarelli e Galletti. «Non solo la politica ha acconsentito a diversificare i tempi tra supposta regolarizzazione del personale ex Lucchini e produzione del Piano industriale. Ma è riuscita nell'impresa deprecabile di non riuscire in tre anni a far partire le bonifiche sull'area. La Regione stessa ci ha messo più di due anni per individuare come responsabili della contaminazione le due società che producevano nell'area: Fintecna e Lucchini. E solo l'11 luglio il ministero dell'ambiente ha formalmente condiviso la compatibilità tra finanziamento pubblico e normativa europea in materia di aiuti di Stato» concludono i Cinque Stelle.



ALLA MANIFESTAZIONE Il gruppo del Movimento 5 Stelle al corteo per lo sciopero dello scorso 24 marzo a Piombino

Salone ricco di sogni racchiusi in una barca

Da oggi porte aperte a operatori e grande pubblico

Una manifestazione economica che diventa spettacolo in grado anche di attirare il grande pubblico. Parliamo del Salone nautico di Puglia che oggi apre i battenti a Bari e sarà possibile visitare sino a domenica prossima. Un intreccio di incontri tecnici sul mare dalle mille fonti di ricchezza e di esposizioni di imbarcazioni di ogni tipo, dai gommoni diventati padroni del mercato per la loro versatilità oltre che per i prezzi (anche) abbordabili per finire alle grandi barche a motore o a vela spesso sogni irrealizzabili: sculture d' arte, simbolo molte volte del made in Italy nel mondo, che quantomeno è piacevole ammirare (se proprio non si può possedere).

Un Salone, quello nella sua XV edizione in corso per il secondo anno consecutivo nella Fiera del Levante e nei suoi dintorni (dopo i primi a Brindisi), che in ogni caso avvicina il grande pubblico al mare, ne divulga la sua preziosità e suggerisce non solo come sfruttarlo ma anche la necessità di proteggerlo. Senza comunque trascurare il suo obiettivo economico: contribuire alla crescita del settore nautico legato al turismo, fonte di occupazione, sottolinea l' Ufficio Stampa del Salone. Sviluppato attraverso tappe concrete. La cerimonia inaugurale di oggi sarà anche l' occasione per la sottoscrizione di un protocollo di intesa che ha sancito la realizzazione del Polo Nautico del Sud Italia, il risultato dell' importante accordo raggiunto fra il Consorzio Nautico Puglia, l' associazione siciliana Ascon e l' Ancr della Campania.

Questa è considerata a buona ragione una rassegna di riferimento non solo per il Meridione ma per tutto il versante Adriatico. Oltre 30mila metri quadrati la superficie espositiva, raddoppiata rispetto all' edizione 2016, con oltre 120 espositori e 300 esemplari di varie tipologie di barca.

Il Salone Nautico di Puglia, voluto ANDARE PER MARE Un sogno farsi la barca, al di là di lunghezza potenza, vela o motore. A sinistra, un gommone lusso Pirelli realizzato da un' azienda pugliese dalla Regione Puglia e dalla sua Pugliapromozione, vede la partecipazione anche della Lega Navale Italiana e Assonautica. È il luogo ideale per alimentare il dibattito sulle politiche del mare, sulle strategie da adottare per il rilancio della sua economia cogliendone le potenzialità con focus su cantieristica, turismo nautico e rapporto con il territorio che coinvolgeranno le principali associazioni dell' industria nautica (Assonautica Italiana, Ucina, Nautica Italiana), le istituzioni e le organizzazioni nazionali come L' Istituto

- segue

Commercio Estero Ice. «L'obiettivo che ci prefiggiamo quest'anno ha affermato Giuseppe Meo organizzatore della manifestazione è quello di costruire una piattaforma sull'intera filiera dell'economia del mare che va dalla pesca alla nautica al turismo con uno sguardo privilegiato alle cosiddette "carriere blu" ovvero i posti di lavoro creati dalla blu economy. Un altro importante step, che sarà definito nel corso del Salone, sarà la "rete dei porti" per l'ottimizzazione dei servizi e lo sviluppo di nuovi itinerari turistici».

Si prospettano cinque giornate fitte di occasioni di business e un calendario ricco di eventi con l'obiettivo di analizzare e approfondire le opportunità che il settore nautico può offrire all'economia. Si potranno ammirare numerosi modelli di barche, tutela dell'ambiente, formazioni ed tante e tanto sport legato al mare.

Ecco gli orari della campionaria; mercoledì 29 e giovedì 30 sarà aperta dalle 10 alle 19. Venerdì 31, sabato 1 e domenica 2 dalle 10 alle 20.

Il biglietto costa 5 euro quello intero, ragazzi dai 12 ai 18 anni pagano il ridotto a 3 euro, sotto i 12 anni entrano gratis.

Francesca Ambruosi.

FRANCESCA AMBRUOSI

LO SVILUPPO

Accordo Comune-Authority per accogliere i crocieristi A disposizione 110mila euro

Trasporto dei passeggeri, infopoint, mappe e tanti altri servizi

di Francesco RIBEZZO PICCINNI

Poco meno di 110mila euro per sostenere il programma di approdi delle navi da crociera nel porto di Brindisi per la stagione 2017. A mettere a disposizione la somma sono l'Authority portuale e Comune che, proprio come accaduto nel 2015, hanno siglato un apposito protocollo d'intesa.

È stato il 2015, infatti, l'anno in cui il porto di Brindisi ha fatto registrare il maggior numero di passeggeri in transito proprio grazie alle crociere ed in particolare alla Msc Magnifica, che aveva fatto del capoluogo messapico il suo "home port" nel basso Mediterraneo. Proprio da qui, infatti, si imbarcavano i passeggeri in partenza per la crociera.

La presenza della Msc, tuttavia, non venne confermata per l'anno successivo, il 2016, che quindi ha rappresentato un deciso passo indietro rispetto al passato. Ma nel 2017 Brindisi torna ad essere una meta appetibile, non solo per la Msc, che scenderà a partire dal 10 aprile con la "Musica", ma anche per molte altre compagnie, piccole e medie. In totale, infatti, gli approdi previsti sono 43 fino al prossimo autunno.

Si prevedono, dunque, almeno 100mila passeggeri nell'intera stagione. Se non di più. E per questo, la città - seppure con il solito ritardo - si è mossa per provare a rendere migliore l'accoglienza dei crocieristi.

Comune e Authority portuale, infatti, si dicono convinti che «l'elemento dell'accoglienza sia fondamentale per l'incremento dei traffici e per l'attrazione turistica, concordando sulla necessità di attivare un'azione comune finalizzata alla implementazione di una politica turistica dell'accoglienza dei passeggeri delle navi da crociera e dei turisti in transito nel porto e nella città di Brindisi nel periodo aprile-ottobre 2017».

Da qui la necessità di un accordo ma, anche, di stanziare delle risorse per migliorare l'accoglienza. In particolare, l'Authority portuale ha messo a disposizione 70mila euro mentre il Comune 38.500.

Il Comune, per la precisione, si dovrà occupare di ampliare la linea già esistente per il collegamento tra la città ed il porto, prevedendo un apposito tragitto con fermate a Costa Morera, piazzale Spalato, terminal crociera e effettuare con almeno otto autobus urbani dedicati ai soli passeggeri delle navi, in modo da facilitare il raggiungimento del porto per chi deve imbarcarsi e della città per chi, invece, deve sbarcare.

Dovrà inoltre occuparsi di promuovere le attività volte all'accoglienza dei crocieristi e dei turisti in visita alla città. Proprio per questo, il Comune

«Accoglienza fondamentale per l'incremento dei traffici e per l'attrazione dei turisti. Meglio lavorare insieme»

«Cerchiamo proposte da soggetti con esperienza per organizzare eventi e manifestazioni»

ATTIRATIVITÀ

Mobilità
Non solo autobus ma anche movimentazione dei bagagli

Ad occuparsi del trasporto dei passeggeri dal porto alla città e viceversa sarà il Comune, che dovrà potenziare il servizio di mobilità urbana con almeno otto bus extra. I bagagli potranno essere depositati nel deposito gratuito messo a disposizione dell'Authority portuale.

EQUILIBRI

Il presidente dell'Authority di sistema sarà barese ma il numero due spetta al capoluogo messapico

Una "pastiglia" di brindisini, alcuni dei quali acquisiti, per la carica di segretario generale dell'Authority di sistema portuale del Basso Adriatico. Mentre si avvia alla conclusione il processo di applicazione della riforma della portualità voluta dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che porterà alla fusione delle Authority di Bari e Brindisi in un unico ente con sede nel capoluogo di regione (mentre Taranto, almeno per il momento, resterà autonoma), a Brindisi si comincia a discutere del nome che dovrà rappresentare il capoluogo in seno alla nuova entità, escludendo per il momento il comitato di gestione, che deve comprendere necessariamente un componente designato dalla Regione, un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane (in questo caso Bari), un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di autorità portuale inclusi nell'Authority di sistema e un rappresentante dell'autorità marittima.

ha bandito una manifestazione d'interesse per individuare «proposte definite e circostanziate, provenienti da idonei soggetti, in possesso di comprovata esperienza nel campo della organizzazione e gestione di eventi e manifestazioni di animazione e spettacolo, per garantire l'accoglienza dei passeggeri delle navi da crociera e dei turisti in transito nella città di Brindisi nel periodo aprile-ottobre 2017».

All'Authority portuale toccherà invece l'onere della prima accoglienza dei visitatori. Ma l'ente dovrà occuparsi anche delle informazioni turistiche, della distribuzione del materiale informativo relativo alla promozione del territorio, del deposito bagagli gratuito, di fornire informazioni sui trasporti pubblici loca-

Informazioni
Come muoversi a Brindisi e cosa visitare in città

Al Comune spetterà anche la vera e propria accoglienza dei turisti e l'organizzazione di tour della città. Ma sarà l'Authority portuale brindisina a distribuire ai crocieristi il materiale informativo relativo alla promozione del territorio, con tanto di mappe, all'interno dell'infopoint.

li e della redazione, alla fine della stagione, dei report statistici sui flussi turistici registrati durante il periodo aprile-ottobre.

Non solo. L'Authority dovrà anche coordinare e supervisionare il corretto funzionamento del servizio bus navetta per i passeggeri in imbarco e sbarco e transito delle navi da crociera assicurando la presenza dei propri rappresentanti, sia in banchina che presso le strutture del terminal crociera, in modo da garantire un'assistenza costante dei passeggeri.

Infine, sempre all'Authority portuale toccherà la realizzazione e la stampa di mappe nautiche (illustrate della città, con l'indicazione delle principali attrazioni e suggerimenti relativi a percorsi a piedi o in bicicletta, da distribuire nell'infopoint.

Statistiche
Un report con i dati sui flussi di viaggiatori

Alla fine della stagione crocieristica, l'Authority portuale dovrà occuparsi della redazione di un report con tutte le statistiche dei flussi turistici registrati durante l'estate e parte dell'autunno, in modo da poter effettuare un'analisi oggettiva dei risultati ottenuti.



Il presidente dell'Authority di sistema sarà barese ma il numero due spetta al capoluogo messapico

Segretario generale del nuovo ente portuale Quattro nomi brindisini sono in pole position

Gli accordi politici, infatti, prevedono che il presidente spetti a Bari ed il segretario generale, invece, a Brindisi. Ed in effetti, è in via di formalizzazione al nomina di Ugo Patroni Griffi alla presidenza del nuovo ente mentre per il momento non è circolato neanche un nome riguardo alla figura del prossimo segretario generale.

E proprio dai ranghi dell'Authority portuale di Brindisi arrivano, secondo le ultime indiscrezioni, i nomi dei papabili alla nomina di numero due dell'Authority di sistema portuale del Basso Adriatico. Si tratta, in particolare, di Francesco Di Leverano, dirigente dell'Area tecnica dell'ente di Donatella Infante, dirigente dell'Area amministrativa e contabile, di Aldo Tanzarella, dirigente dell'Area demanio e sicurezza, di Laura Cimaglia, responsabile dello sviluppo del settore crocieristico.

Sarebbero loro i papabili per affiancare il presidente Patroni Griffi nella guida del nuovo en-



La sede dell'Authority di Bari

Di Leverano, Cimaglia, Tanzarella e Infante

Chi sarà scelto coordinerà le attività dei vari uffici

te. In particolare, il ruolo del segretario generale è quello di sovrintendere e coordinare le attività degli uffici territoriali portuali.

La presenza di un brindisino, a prescindere dal rappresentante del Comune nel comitato di gestione, era stata richiesta innanzitutto dagli operatori del porto di Brindisi. «In attesa del perfezionamento della nomina del presidente - scrivevano qualche tempo fa - e del conseguente degli altri atti necessari all'avvio dell'attività della nuova Authority di sistema portuale, gli operatori del porto di Brindisi auspicano naturalmente che il nominando presidente possa operare nel suo ruolo, con autonomia per la massima efficacia ed incisività necessarie ed offrono sin d'ora il più pieno e convinto sostegno e collaborazione. A tal proposito, auspicano che il presidente voglia applicare le proprie energie ed attenzioni anche al porto di Brindisi, valutando nel profondo le sue problematiche, potenzialità e cri-



STAGIONE AL VIA

Tutto pronto per l'arrivo della "Musica" e delle altre

La prima nave da crociera della Msc è prevista per il 10 aprile

di Roberta DENETTO

Si rinnova l'appuntamento con la stagione crocieristica e il capoluogo adriatico vive il momento che precede l'accoglienza dei turisti che, dal due aprile e per tutta l'estate fino agli ultimi giorni di ottobre, arriveranno in città. Ad aprire le danze la Msc Musica che già nel mese di aprile atterrcherà nel porto brindisino nelle giornate del 10, 17 e 24. L'arrivo è previsto per le 13.30 mentre la partenza è programmata per le 19.30. Il tempo di una escursione e di un giro in città. Cadenza settimanale per la nave che parte da Venezia ed è diretta a Katakolon in Grecia.

La Msc Musica tornerà a Brindisi anche per tutto il mese di maggio con gli stessi orari, per tre settimane a giugno, per tutto il mese di luglio, nelle ultime due settimane di agosto e, alternandosi con altre compagnie, a settembre e ottobre.

Giugno si aprirà invece con l'arrivo della Silver Muse, proveniente da Ravenna e diretta a Taormina. In questo caso i turisti avranno la possibilità di scendere a terra tra le otto e le quattordici. Il 21 giugno sarà la volta della "Encore" con un tempo di permanenza decisamente più lungo, tra le otto e le diciotto.

icità. Esso costituisce un'essenziale articolazione della nuova Autorità di sistema portuale, e oltre a determinare un beneficio per il territorio che lo ospita, renderebbe più forte e funzionale l'intero sistema portuale in cui la legge lo ha inserito.

Per questo, gli operatori ritengono e ritengono che «la presenza, nello staff preposto alla gestione dell'ente di professionalità che siano espressione delle sensibilità del territorio di Brindisi potrebbe rappresentare, anche solo a livello presuntivo, un elemento di garanzia per un porto che, si ricorda, per responsabilità soggettive, non certamente imputabili alla collettività portuale che sottoscrive questo documento e non certamente per volumi di traffico o di bilancio espressi, ha perso lo status di porto strategico e non ha potuto avere voce in capitolo in una fase nella quale ci si auspica l'attuazione, poi fallita, del progetto di un'unica Autorità portuale della Puglia».

Nel programma messo a punto dall'autorità portuale spicca il mese di agosto e in particolare la giornata del 14 con la presenza, in contemporanea, di ben tre navi da crociera. La "Silver Moon" che atterrcherà a Sant'Apollinare, la Msc Musica che stazionerà a Costa Morena Ovest e la "Queen Victoria" che entrerà da Costa Morena Nord/Est. Due giorni dopo, il 16 agosto, arriverà la "Seabourn Odyssey".

E ancora la "Lyria" il 15 settembre, la "Aegean Odyssey" il 22 settembre, per chiudere a ottobre con la "Silver Spirit", la "Sea Cloud", la "Seremisima", la "Berlin" e la "Costa Luminosa" che si alterneranno tra il 2 e il 30 del mese.

Insomma un programma che mette in movimento la città per tutto il periodo estivo. L'aspetto più interessante, che in diverse occasioni l'Autorità Portuale ha voluto sottolineare, riguarda l'eterogeneità delle compagnie.

Non solo Costa e Msc. Arriveranno navi che rientrano in un'offerta turistica di alto livello. Compagnie, in sostanza, che occupano di crociera di lusso. Dalla "Queen Victoria" alla "Seabourn Odyssey", passando per la "Sea Cloud", una nave a vela da crociera. Si tratta di una categoria turistica capace di av-

Tante le compagnie che approderanno in transito almeno 100mila passeggeri

luppare un volume d'affari non indifferente.

Negli ultimi tempi è stata strategica l'azione di marketing condotta dall'Autorità Portuale che non ha mancato gli appuntamenti più importanti e influenti di promozione internazionale, utili per fare in modo che Brindisi fosse inserita tra le tappe

dei viaggi in mare. Dopo l'azione di marketing adesso l'attenzione operativa si sposta sul fronte dell'accoglienza, della capacità di dare seguito alle conferme anche per il prossimo anno. Si lavora, sul fronte porto, per rendere il più agevole possibile lo spostamento dalla nave sulla terraferma e viceversa, con i turisti che verranno trasportati direttamente sottobordo. È certo che le operazioni di check-in e di sbarco avverranno nel terminal crociera che è a due passi dal centro della città.

Sul fronte comunale l'Amministrazione ha avviato le procedure per mettere in campo un programma di accoglienza strutturato che copra l'intero periodo di riferimento. Si cercano, in sostanza, proposte valide nell'ambito dell'allestimento di manifestazioni di animazione e spettacolo, utili a garantire l'accoglienza dei crocieristi.



A SVELLETTI

È polemica sui fondi per il dragaggio

di Alfonso SPAGNULO

L'assessore regionale alle Infrastrutture Giovanni Giannini ha illustrato l'altro ieri mattina, in conferenza stampa, il contenuto della delibera, approvata dall'assemblea regionale, relativa all'invio pubblico per il prossimo allestimento europeo finalizzato al dragaggio dei porti pugliesi. 48 milioni di euro per comuni e città dotati di porto ma che non siano zone di Autorità portuali. All'incontro era presente anche l'assessore fasanese Leonardo De Leonardis accompagnato dall'ex dirigente ai Lavori pubblici Antonello Carrieri. L'intenzione del Comune di Fasano è quella di sfruttare l'occasione per dragare finalmente il porto di Savelletti. Ma proprio su questo argomento c'è stata anche una polemica politica tra il capogruppo comunista del Circolo Nuova Fasano Antonio Scianaro e lo stesso De Leonardis.

«In sostanza - scrive Scianaro - davvo merito al sindaco Francesco Zaccaria e all'assessore De Leonardis per aver avviato l'iter amministrativo per il "dragaggio del porto di Savelletti". Un intervento al quale tengo particolar-

mente, avendolo seguito dal 2006 attraverso un difficile percorso che ci portava a uno tempo di ottenere circa 2 milioni di euro per la messa in sicurezza del porto, ed anche per le numerose pressioni sullo stesso assessore Giannini per recuperare le ulteriori somme per il dragaggio. Questo intervento, assolutamente necessario, vedrebbe il completamento di un'opera strategica che finalmente permetterebbe a molti operatori del settore pesca fasanese, oggi costretti



Il porto di Savelletti

ad attraccare in altri porti, di ricorrere a poter lavorare più vicini alle loro famiglie. Si sospirebbe inoltre a molti disorientati in transito vicino alla nostra costa di poter fare scalo e fruire dei servizi necessari, con sviluppo e sviluppo dell'economia locale. Si tratta pertanto di una ghiotta occasione da non mancare assolutamente. Le scadenze dettate dalla Regione sono molto vicine: 30 aprile per manifestare l'interesse a partecipare al bando che sarà pubblicato entro il successivo 30 di maggio. Certo, se fosse stato accolto il mio tempestivo invito ad aprire un tavolo di confronto per valutare tutte le strade percorribili affinché Savelletti rientri in un circuito portuale, così come hanno fatto altre realtà a noi vicine, oggi saremmo più preparati a cogliere l'opportunità che si prospetta. A maggior ragione, non c'è tempo da perdere. Mi auguro che non vi siano intoppi nel rispondere con efficacia alla manifestazione di interesse ed al bando. Non si è fatta attendere la risposta dell'assessore alla Pesca e al Patrimonio De Leonardis. «Scianaro - dice - parla molto a proposito del porto. Prezado. Forse non ha capito che per aderire al-

la manifestazione d'interesse illustrata ieri da Giannini, il nostro Comune avrebbe dovuto essere già dotato del Piano regolatore del porto e della caratterizzazione geomorfologica e morfologica del fondale adeguata alla situazione attuale. Il Piano, soprattutto, è lo strumento "madre" per la pianificazione degli interventi più importanti sul porto. Purtroppo non ce l'abbiamo: dov'è stato lui in questi ultimi quindici anni di governo di Fasano? Perché non vi ha posto mano? È vero, una caratterizzazione del fondale fu fatta nel 2010 ma non seguì la necessaria programmazione delle attività, sprestando quindi parte di quei 317mila euro di cui il Comune fu destinatario. Noi stiamo provvedendo a questa grave lacuna tanto che nel bilancio di previsione 2017, che approveremo giovedì in consiglio comunale, abbiamo stanziato i fondi necessari manomessi per l'affidamento della redazione del Piano. Rassicuro, pertanto, il consigliere Scianaro, alla luce di quanto detto che presenteremo la nostra manifestazione d'interesse dopo aver avviato i rilievi geomorfologici e morfologici del fondale di Savelletti, nelle mani di dotati del Piano regolatore del porto».

MERCOLEDÌ 5 APRILE A LIVORNO

Portualità e logistica 2° Forum nazionale

L'Italia che cambia nel mondo che cambia - La preparazione al G7 dei Trasporti del prossimo giugno a Cagliari



Graziano Delrio



Antonio Cancian

ROMA - Conto alla rovescia per il Forum su portualità e logistica in programma a Livorno alla Stazione crociere il 5 aprile.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete (segue a pagina 13)

Portualità e logistica

Autostrade Mediterranee Spa, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Dando seguito alla prima edizione (Bari, 2016) nel corso della quale sono stati presentati e approfonditi i principali provvedimenti attuativi del PSNPL, il 2° Forum sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese pos-

sono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Un settore che oggi vede i propri attori muoversi in un contesto di grandi progetti volti a connettere territori, persone e cose, di fenomeni tecnologici innovativi che integrano diverse realtà e di grandi alleanze internazionali tra operatori che disegnano un nuovo e sfidante quadro internazionale.

Il 2° Forum costituirà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti (Cagliari, 21-22 giugno 2017) di cui ne avrà il patrocinio.

Particolare attenzione sarà posta sulle strategie di sviluppo della portualità e della logistica a livello mondiale, sulle innovazioni della supply chain, sulle migliori strategie possibili in tema di razionalizzazione degli investimenti pubblici e privati nel settore dello shipping e delle infrastrutture

marittime. Sarà illustrato, poi, il punto di vista europeo, con approfondimenti sulle priorità e sulle linee guida dettate dall'Unione in materia di Aiuti di Stato e di accesso ai Servizi Portuali nonché sui recenti orientamenti della Corte dei Conti Europea sulla gestione della cosiddetta overcapacity.

Chiuderà i lavori il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Il programma

10.00 Saluti istituzionali: Stefano Corsini, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Enrico Rossi, presidente Regione Toscana, Filippo Nogarin, sindaco Comune di Livorno.

10.30 Antonio Cancian, presidente e AD Rete Autostrade Mediterranee Spa.

10.50 Lucio Caracciolo, direttore Limes.

11.10 Olaf Merk, esperto Portualità e Shipping International Transport Forum (ITF) presso l'OECD.

11.30 Coffee break.

11.50 Enrico Grassi, auditor, Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione.

12.10 Herald Ruijters, capunità, DG MOVE - Trans-European Transport Network.

12.30 Conclusioni: Graziano (segue a pagina 13)

Il programma

no Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.
13.00 Light lunch.

Delrio: «Sicilia più vicina all' Europa con autostrade e ferrovie moderne»

INTERVISTA AL MINISTRO. «Con l' Anas l' Isola avrà un sistema efficiente, più fondi e manutenzione»

Quattro giorni siciliani per il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che dopo essere stato a Messina a discutere di autorità portuale, ieri ha partecipato alla consegna dei 32 chilometri rinnovati della Agrigento - Caltanissetta e domani sarà a Catania per l' inaugurazione di un nuovo tratto della metropolitana. In un' intervista al nostro giornale il ministro spiega: «Lavoriamo per chiudere l' accordo con l' Anas per creare la società mista per la gestione del sistema autostradale siciliano. Una società forte che garantirà investimenti e manutenzione. E presto avremo anche i primi cantieri per la ferrovia veloce Catania -Palermo».

ANDREA LODATO PAGINA 2.

Delrio: «Con Anas nasce in Sicilia un sistema autostradale leader»

«Lavoriamo per la società unica con il Cas. Ferrovia Catania -Palermo, presto i cantieri»

ANDREA LODATO CATANIA. Il ministro Graziano Delrio passa da Catania dopo la consegna del primo tratto della Agrigento Caltanissetta. E' diretto a Malta, ma tornerà domani ancora qui, per inaugurare un altro tratto della metropolitana etnea. E anticipa, soddisfatto: «Catania si può dire abbia ormai una vera e propria metropolitana, da grande città quale è, lo confermano anche i dati dei passeggeri che la utilizzano e il loro grado di soddisfazione».

Partiamo da questa premessa, perché Delrio è un ex sindaco e un ministro dei Trasporti in carica con il pallino, ovvero la cultura, della mobilità pubblica urbana. Fondamentale, spiega, per la vita di una città. «Per questo abbiamo accelerato per il tram a Palermo - aggiunge e abbiamo dato risorse alla Regione per modernizzare il parco bus».

Circolare meglio in città, dunque, segno di civiltà, ma provare anche a circolare bene, veloci e sicuri nelle strade extraurbane per raggiungere le città siciliane. E qua il ministro coltiva un progetto molto ambizioso, condiviso da tempo con l'assessore regionale Giovanni Pistorio. La trasformazione, e non per magia, del derelitto sistema autostradale siciliano nel secondo gruppo nazionale, dopo Autostrade per l'Italia.

Magia no, e allora?

«Allora il progetto, che sta arrivando ormai in porto, è quello di creare la società mista che metta insieme al Cas, il Consorzio autostradale siciliano, una grande azienda come l'Anas. Un blocco unico porterebbe a 700 chilometri in totale la dotazione della società, il che comporterebbe una serie di vantaggi.

Intanto un sistema più lungo per chilometraggio si traduce in pedaggi più bassi per gli utenti. Poi ci sarebbe la notevole dimensione industriale legata alla presenza di una società come l'Anas, capace di garantire investimenti per nuove opere, per completare quelle avviate, per massicci interventi di manutenzione. Tutte cose che oggi il Cas non è oggettivamente, più in grado di fare».

E' la società mista, dunque, la soluzione per far segnare l'evoluzione del nostro sistema autostradale. Su cui per la verità, Delrio già da tempo si è impegnato. Creando quell'asse Governo -Regione -Anas che ha portato, tanto per cominciare, la società delle strade italiane a destinare quasi un miliardo per lavori, indispensabili e

- segue

indifferibili, sulla Catania -Palermo. Ma non è tutto.

«In questo grande sistema noi consideriamo, oltre alle autostrade già esistenti, anche la Siracusa -Gela, dove i lavori stanno andando avanti, ma anche la Ragusa -Catania, che si farà».

Delrio quasi categorico, stoppa ogni perplessità. «Sì, lo so che sono passati decenni da quando se ne cominciò a parlare, lo so bene. Ma devo anche ricordare che c'è voluta, e ci vuole, grande pazienza per affrontare e sciogliere tanti nodi purtroppo storici, che hanno paralizzato, bloccato e rallentato molti progetti. Esattamente come per la Ragusa -Catania. Abbiamo spinto al massimo negli ultimi mesi, aspettiamo il nuovo progetto esecutivo elaborato tenendo presenti le osservazioni che erano state fatte e le obiezioni rispetto ai progetti precedenti. La Ragusa -Catania si farà, presto, e sarà strategica per l'area del Sud Est, per il turismo, per lo scalo di Comiso, per il commercio, per la sicurezza».

Ma non si vive di sole strade, anzi.

Quello che mancano oggi in Sicilia sono servizi ferroviari moderni, efficienti, rapidi, che servano pendolari e turisti. E che connettano, possibilmente, anche con il resto del Paese. Delrio parte spiazzandoci un po'.

«Ci stiamo lavorando. Pensi che a giugno inaugureremo la stazione di Afragola».

Afragola? Napoli? Embè?

«Significa che da giugno sarà possibile percorrere la tratta Roma Reggio Calabria in 4 ore. Il che, chiaramente, accorcia i tempi anche per la Sicilia e i siciliani. Qui posso assai curare che la velocizzazione della Messina -Catania -Palermo molto più che un progetto, perché si può dire che siamo alla fase della cantierizzazione, dell'aggiudicazione dei bandi. Se non ci saranno ostacoli o problemi inattesi, penso che entro fine anno potremo davvero far partire i lavori, dopo quel mucchio di risorse economiche, oltre 3 miliardi, che abbiamo destinato al progetto. Ricordo che abbiamo anche finanziato con 800 milioni il raddoppio della Messina -Catania, con altri 800 milioni la Messina -Palermo nella zona di Fiumetorto-Castelbuono. Un sistema che andrà a saldarsi con il nodo ferroviario di Palermo, per cui abbiamo stanziato un miliardo e che ci consentirà di completare il corridoio europeo, impegno che dobbiamo e che vogliamo rispettare».

Insomma, i soldi ci sono, ma dalle nostre parti, diciamo al ministro, spesso non è stata la mancanza di fondi a bloccare progetti e appalti, ma l'incapacità di spendere i quattrini. Che è pure peggio, no?

«Dico che non è possibile indicare tutto come priorità, serve anche un ragionamento quando si devono destinare somme, anche ingenti, per opere strategiche. E il ragionamento deve portare a fare scelte precise, mirate, attente, seguendo ogni fase del progetto. Spesso si mette tutto dentro il calderone delle priorità per non scontentare nessuno e si dimenticano situazioni paradossali. Per esempio penso al collegamento ferroviario interrotto tra Palermo e Trapani. Incredibile. Ovviamente stiamo intervenendo anche per ripristinare questa tratta».

Lavori, appalti, grandi opere, appalti. E la mafia? Delrio non aggira la consueta domanda, che rappresenterebbe poi la discriminante per dire no a tutto. «Macché no a tutto, il nuovo codice degli appalti consente di vigilare, con grande rigore e grande attenzione, in tutte le fasi di un progetto. Ci sono gli strumenti per verifiche, analisi, controlli. La legalità si può e si deve far rispettare, senza paura».

E il Ponte? Se ne può parlare? Anzi riparlare?

«Nessuna preclusione ideologica».

Diciamo che la storia con il vecchio progetto è stata archiviata nel 2012, adesso stiamo valutando nuove indicazioni, nuovi spunti analitici che ci hanno fornito esperti e tecnici.

Chiaro che pensando alla connessione del sistema dei trasporti con il corridoio Berlino -Palermo, l'idea del Ponte sullo Stretto può essere considerata e si può fare un ragionamento su un nuovo studio di fattibilità. Ma, intanto, oggi crescita, lavoro, occupazione sono direttamente legate allo sviluppo del sistema ferroviario con l'alta velocità, in Sicilia come nel resto del Sud e del Paese. Concentriamoci su questo».

- segue

Da mesi il ministro si sente un po' accerchiato per la storia delle autorità portuali, più esattamente delle sedi delle autorità. Catania? Augusta? Messina? Gioia Tauro? Delrio liquida tutto con una battuta: «Trovo singolare che si discuta e si polemizzi sulla sede delle autorità, cioè del posto dove devono semplicemente riunirsi cinque persone. Io vorrei che si discutesse molto di più degli investimenti e del lavoro. E su questo va detto con grande chiarezza, ad oggi l' unico porto ad avere ben operato è stato quello di Catania. Non quello di Palermo, non quello di Augusta, che hanno avuto tante risorse ma non le hanno sapute spendere. Unire, mettere insieme le forze e le strutture tecniche significa rendere tutto più efficiente.

Non si discute la riforma nel suo complesso, considerato, per di più, che ha consentito al nostro Paese di diventare leader mondiale nello sdoganamento delle merci. Invece di litigare per i campanili, pensiamo a discutere su come creare lavoro».

IL SECONDO LOTTO DI LAVORI I lavori del secondo lotto comportano un investimento complessivo di 990 milioni di euro ed hanno raggiunto un avanzamento del 65%. Si prevede il completamento dei lavori entro il 2018. Comprendono un rilevante impegno tecnico che comporta la realizzazione di 14 viadotti e di 9 gallerie, tra le quali la galleria "Caltanissetta" di lunghezza pari a 4 km e il cui scavo, realizzato con TBM, è stato ultimato nella canna in direzione Agrigento ed è giunto al 75% di avanzamento in direzione dell' autostrada. Il solo scavo della galleria "Caltanissetta" incide nell' investimento complessivo per oltre 200 milioni.

GIOACCHINO SCHICCHI AGRIGENTO. La cosa più sensata, ma forse più scontata, nel giorno della consegna del primo lotto del raddoppio della "Strada degli Scrittori" forse l' ha detta il presidente di Anas, Gianni Vittorio Armani. "Un' opera infrastrutturale dà veramente benefici solo quando sarà completata".

Si perché toglie i 31,4 km di "quasi autostrada" a quattro corsie che da ieri uniscono Agrigento a Canicatti, per completare i quali ci sono voluti comunque 8 anni (e ci vorranno almeno altri 60 giorni per intervenire sulle complanari, mentre ieri mattina, subito dopo l' inaugurazione alcuni tratti erano ancora ad una sola corsia e altri non sono ancora percorribili), c' è un bicchiere pieno ancora a metà tutto da colmare.

Ventotto chilometri circa da finire di realizzare per poter consentire a due province tagliate fuori dall' anello della viabilità veloce siciliana di connettersi al resto dell' Isola. Lavori che, certifica Anas, sono giunti al 65% circa, con una prospettiva di completamento dei lavori entro il 2018, come il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio non ha mancato di sottolineare, con tono di lato rimprovero, proprio durante il suo intervento. Del resto sul tavolo ci sono questioni strettamente economiche: durante la cerimonia di ieri è stato proprio Armani a sottolineare che la consegna del primo tratto entro il 27 marzo aveva un obiettivo principale, ovvero non perdere i finanziamenti dell' opera. Margini di manovra strettissimi rimangono anche per il secondo tratto, con un insopprimibile timore che qualcosa vada storto. E l' autocelebrazione andata in onda ieri non basta ad esorcizzare le paure.

Se va detto che i lavori tra Grotta rossa e A19 sono iniziati con circa 2 anni di ritardo rispetto a quelli sul tratto Agrigentino (merito, secondo il ministro Angelino Alfano, dell' allora presidente della provincia di Agrigento, il fedelissimo Enzo Fontana e della "caparbieta" messa in campo da una serie di soggetti, tra i quali lo stesso ex Guardasigilli), l' impegno tecnico di questo secondo stralcio è di grande rilievo. In numeri spiccioli si conteranno alla fine 14 viadotti e di 9 gallerie, tra le quali la galleria "Caltanissetta", lunga 4 km e il cui scavo, realizzato con una Tbm (una colossale macchina perforatrice) è giunto ad oggi al 75%. Un intervento colossale, che pesa su 900 milioni di euro complessivi investiti per ben 200 milioni.

Ma non solo. Mentre sul tratto agrigentino è stato possibile in questi anni contare su una porzione comunque relativamente significativa di tracciato realizzato nei primi 3 anni di cantiere (con comunque rilevanti difficoltà la popolazione), Caltanissetta e il suo circondario oggi sono letteralmente tagliati fuori da tutto.

- segue

"Noi stiamo soffrendo dei grossi disagi - spiega il sindaco di Caltanissetta, Giovanni Ruvolo - in primis a causa della chiusura del viadotto San Giuliano. Questo comporta che gli automobilisti che devono raggiungere la mia città devono farsi carico di un percorso secondario estremamente lungo, che sta portando grossi danni alle attività commerciali e all' appeal turistico stesso di Caltanissetta. All' Anas abbiamo chiesto di accelerare tutte le attività che possano portare alla riapertura del ponte ed effettuare interventi di manutenzione straordinaria sulla viabilità secondaria. Già questi consentirebbero un accesso alla città attraverso la vecchia 122 bis. Per il resto - conclude Ruvolo - noi siamo disponibili a sostenere anche piccoli disagi, perché siamo consapevoli del valore di quest' opera, ma ci aspettiamo che si intervenga per ridurre i danni all' economia del territorio e si acceleri anche sugli interventi di compensazione che possano dare un segnale di presenza a questa provincia".

ANDREA LODATO

Come fare sviluppo in Sicilia: le idee del 'pensatoio' in un dossier a Delrio

Tante idee, tante 'teste', per far crescere la Sicilia. Si potrebbe descrivere così, stringatissima sintesi, l' appuntamento con il 'pensatoio' itinerante di "Cambiamenti", l' iniziativa voluta dal sottosegretario alla Salute, Davide Faraone, in giro per la Sicilia, che ieri ha fatto tappa a Messina e ha registrato la presenza del Ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio. E per far crescere la Sicilia, si sa, i punti su cui battere sono sempre gli stessi: potenziamento della rete ferroviaria interna e collegamento al sistema dell' alta velocità nazionale, integrazione tra aeroporti, **Autorità Portuali**, riattivazione delle stazioni ferroviarie dismesse, potenziamento del trasporto pubblico locale, ultimazione delle incompiute stradali, manutenzione di quelle esistenti e buon uso delle opportunità offerte dalla riforma del sistema **portuale** nello Stretto. E ieri pomeriggio a Messina, a Delrio sono state presentate le idee di sviluppo, venute fuori dai tavoli tematici a cui sedevano esperti messi a confronto. **Autorità Portuale C'** è stata univocità di pensiero in merito alla realizzazione di un' unica autorità **portuale** siciliana che si occupi di tutte le strutture portuali che non ricadano già all' interno di una autorità definitiva. In pratica- come suggerito

da Faraone- un piano unico di sviluppo strategico **portuale**, una strategia condivisa e univoca che porti a individuare la strada da seguire tutti insieme. Ogni porto ha una sua tipologia di traffico. E' necessario integrare fra loro le specificità e puntare su ciascuna di esse. E a supporto di questa tesi ci sono studi e previsioni che danno, sul Mediterraneo (su cui transita il 19% del traffico marittimo mondiale) - a partire dal 2020 - un mercato potenziale di 500 milioni di persone. Un' occasione, per l' **Autorità portuale** siciliana, di intercettare la fetta più consistente di questo traffico. Anche il generale flusso turistico, se obiettivo di una politica che lo favorisca, in un futuro abbastanza prossimo potrebbe aumentare dai 15 milioni di presenze l' anno a 20. Ovvio che - è opinione condivisa dall' intero 'pensatoio' - è necessario migliorare il sistema dei trasporti e l' integrazione territoriale. Ponte sullo Stretto Ma quanto inciderebbe, in quest' ottica, il Ponte sullo Stretto? Molto per Faraone, per il quale sarebbe, come già detto, "indispensabile"; poco per Delrio, che ha sottolineato: "La concessione del ponte è stata caducata. Lo Stato nel 2012 ha deciso di interrompere il rapporto concessorio. Tutto il resto è roba da tribunale. Invece siamo interessati a studiare il corridoio ferroviario Napoli-Palermo, perché per noi il Sud è anche alta velocità. Come abbiamo iniziato i cantieri Napoli-Bari, inizieremo anche in Sicilia per il trasporto

- segue

regionale ad alta velocità europea. Questa è la vera sfida". Aeroporti Per gli aeroporti si pensa a una gestione integrata del sistema aeroportuale siciliano. Una rete che unisca quelli di Catania, Palermo, Comiso e Birgi, gestita da un' unica autorità che vigili anche sulle tariffe, assolutamente insostenibili da e per la Sicilia. E se, per raggiungere l' obiettivo primario di consentire una corretta mobilità dei siciliani, occorre l' intervento dei privati, ben venga il loro coinvolgimento. La politica agevoli la collaborazione Stato-privati. Trasporto pubblico Locale Anche questo settore potrebbe avvalersi del supporto privato. Occorre puntare sulla integrazione tariffaria tra diverse aziende di trasporto, ad esempio con l' utilizzo di un solo titolo da viaggio bus-ferrovia-tramvia-metro'-pullman extraurbani, e possibilmente anche Car sharing". Ferrovie. E poi a un collegamento ferroviario che passi dal completamento delle dorsali Siracusa-Messina-Catania e dal raddoppio della Palermo-Catania. La Sicilia ha 444 chilometri di tratte ferroviarie dismesse, 70 fabbricati ed ex stazioni, 240 case cantoniere e caselli. Un patrimonio dismesso che può rappresentare sviluppo se rimesso in attività. Patrizia Vita.

"Premio di consolazione"

Le rassicurazioni del ministro Delrio accolte con favore da amministrazione e autorità portuale di Messina. Critiche arrivano dal movimento capitale Messina. Secondo i suoi coordinatori la proroga fino a dicembre dell' autonomia dell' authority

"Ci spiace ma sull' Autorità Portuale il Ministro Delrio non ci ha convinto!". Questo l' attacco del documento di CapitaleMessina firmato dai coordinatori del movimento Pino Falzea e Gianfranco Salmeri. Tra le cose che non sono piaciute, si legge, lo stop almeno per adesso, al progetto del Ponte, prima di tutto, smentendo oltretutto le parole del sottosegretario Faraone che in apertura dei lavori aveva indicato il collegamento stabile dello Stretto come priorità per lo sviluppo del Mezzogiorno. Sull' autonomia dell' autorità portuale poi: l' accorpamento con Gioia Tauro è una scelta irreversibile e la proroga fino a tutto il 2017 è un premio di consolazione, continua il documento di Falzea e Salmeri che si dichiarano tutt' altro che tranquilli dopo le rassicurazioni sulle note criticità legate al rapporto dei nostri porti con quelli calabresi. E non ci convincono altresì, continuano i componenti di Capitale Messina, le rassicurazioni generiche su una Governance paritetica tra i due territori: l' unica certezza sarà il fatto che nel futuro Comitato di Gestione vi sarà uno squilibrio nei rapporti di forza tra le due sponde dello stretto, tre componenti su 5 sono infatti di nomina calabrese, uno nominato dalla Regione, uno dal comune di Reggio C. ed uno da quello di Gioia T., risultato di questa fusione innaturale tra i porti appartenenti a due regioni differenti.

The Medi Telegraph

Cosulich, prima di "Liberty Passion" a Livorno

Livorno - Sabato scorso è arrivata per la prima volta nel porto di Livorno, al terminal Cilp Sponda Est , la nave ro-ro "Liberty Passion" battente bandiera statunitense , costruita nel 2016 e consegnata a gennaio 2017 alla compagnia Liberty Global Logistics di New York, rappresentata in Italia dall'agenzia Fratelli Cosulich.

Sulla banchina c'era ad attenderla personale della Fratelli Cosulich, dell'agenzia portuale Argosy, i rappresentanti del terminal e numerosi clienti, giunti per partecipare alla cerimonia organizzata da Lgl a bordo della nave, in occasione del primo scalo nel porto toscano.

La "Liberty Passion", una pure car/truck carrier (nave garage), è lunga 199 metri , ha una rampa con portata 160 tonnellate e grazie alla versatilità interna della stiva, può imbarcare fino a 6.450 auto, qualsiasi tipo di veicolo gommato o cingolato di diverse altezze, elicotteri, vagoni, carico militare e merce varia.

Questa nuova nave opererà in un servizio giramondo, affiancando le precedenti "Liberty Pride" e "Liberty Promise" e scalerà regolarmente il porto di Livorno, nella rotta dagli Stati Uniti verso i porti del Mar Rosso, Medio Oriente per proseguire verso Corea, Giappone e infine dopo aver circumnavigato il globo, tornare nuovamente negli Stati Uniti.

Torna a Civitavecchia l'Amerigo Vespucci



CIVITAVECCHIA - Venerdì 31 marzo, al termine della sosta lavori invernale, la nave scuola della Marina Militare Amerigo Vespucci sosterrà nel porto di Civitavecchia dove sarà presentata la campagna d'istruzione 2017 in favore degli allievi della prima classe dell'Accademia Navale di Livorno.

Alla presentazione della campagna d'istruzione 2017 saranno presenti il Capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Claudio Graziano, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio Valter Girardelli e il Comandante in Capo della Squadra Navale l'ammiraglio Donato Marzano.

L'Amerigo Vespucci sosterrà in alcuni porti del Nord America e del Canada in un'area di non usuale gravitazione per la Marina Militare, dove avrà anche il compito di rappresentare l'Italia e il prestigio delle Forze Armate all'estero attraverso l'organizzazione di eventi culturali e di promozione in collaborazione con le rappresentanze diplomatiche nazionali nei Paesi ospitanti. Le soste all'estero vedranno coinvolto l'equipaggio e gli allievi ufficiali in eventi particolari come le celebrazioni del 150° anniversario della Confederazione Canadese, la partecipazione alla Tall Ship Race e saranno anche occasione d'incontro con le comunità di italiani all'estero.

La campagna d'istruzione 2017 di nave Vespucci riflette una visione internazionale, europea e globale, che tratteggia questo inizio di millennio come "secolo blu". Quello della "crescita blu" è considerato un fattore chiave su cui puntare per uno sviluppo sostenibile del nostro Paese in un contesto dove la marittimità rappresenta una risorsa fondamentale per la crescita commerciale, occupazionale e tecnologica.

Venerdì 31 marzo si potrà seguire l'evento in diretta streaming dalle ore 11:00 sul canale Youtube della Marina Militare al seguente link: <https://www.youtube.com/user/ItalianNavy>.

Durante la sosta a Civitavecchia la nave sarà visitabile nei seguenti giorni e orari: Venerdì 31 marzo dalle 15 alle 17.30, sabato 1 aprile dalle 14.30 alle 17.30 e domenica 2 aprile dalle 9 alle 12 e dalle 14.30 alle 18.30.

Porti: il Comune di Mazara affida uno studio ambientale per la colmata B

Rizzari dovrà redigere la valutazione di incidenza



(ANSA) - PALERMO, 28 MAR - Il comune di Mazara ha affidato all'ingegnere Giovanni Rizzari il compito di redigere la valutazione di incidenza ambientale della colmata B del porto.

Occorre soltanto la formulazione dell'atto deliberativo per l'affidamento dell'incarico, che la giunta comunale redigerà in settimana.

Le problematiche relative al mancato avvio dei lavori di escavazione del porto canale sono state affrontate dal settore tecnico comunale, nel corso di una riunione tra l'amministrazione comunale e l'ingegnere Giovanni Rizzari, che, tra l'altro, è autore dello studio idrogeologico-idraulico del porto canale, realizzato non molto tempo fa, su incarico dell'ingegnere Calogero Foti, commissario delegato contro il dissesto idrogeologico della Regione Siciliana.

- segue

Mare e rotaia sono , infatti, le due vie da battere per lo scambio delle merci che la economia globale e' destinata a far crescere nel futuro.

Ed è per questo che sottolineo la importanza di ricostituire un Ministero del Mare e dei Trasporti.

Trieste 28.3.2017

Bartolomeo GIACHINO, Presidente di Saimare SPA