



## Primo piano:

- **Bari, primo forum su portualità e logistica**  
(The MediTelegraph, Ferpress)

## Dai Porti:

### Trieste:

**"...I Porti di Trieste e Monfalcone si presentano uniti alla fiera TransRussia di Mosca..."** (Ferpress)

**"...Sfruttare la strategicità e le potenzialità della Regione F.V.G. per rilanciare la Portualità dell'Alto Adriatico e le nostre Economie..."**  
(Seareporter)

### Genova:

**"...«A Genova l'Authority viola la concorrenza»..."**  
(The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo)

### Livorno:

**"...Primo scalo a Livorno della nave "Viking Sea"..."**  
(La Gazzetta Marittima)

**"...Lavori di pubblica utilità il Comune scrive all'Authority..."**  
(La Gazzetta Marittima)

**"...Livorno: il 29 aprile, ore 15.30, a Palazzo Rosciano si chiude il percorso di orientamento alle professioni ..."** (L'Informatore Navale)

### Ancona:

**"...La fiamma olimpica accesa in Grecia..."** (La Gazzetta Marittima)

### Salerno:

**"...De Luca inaugura la Stazione Marittima di Salerno. Progetto di Zaha Hadid..."** (Ferpress)

### Catania:

**"..Porto: le prossime tappe Si lavora per aprire i varchi..."** (La Sicilia)

**"..Catania—Tra luci e ombre, il bilancio di 34 mesi della Giunta Bianco..."** (Quotidiano di Sicilia)

### Augusta:

**"...«Governance Port Authority è bene che resti ad Augusta»..."**  
(La Sicilia)

# Bari, primo forum su portualità e logistica

Bari - Presente il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Focus su Ferrobonus e Marebonus, pre-clearing, semplificazioni escavi e dragaggi.

Bari - Si terrà nella giornata di domani, presso il Terminal Crociere del porto di Bari, il "1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Lo stato di attuazione del Piano Nazionale Strategico", alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e dei principali interlocutori tra istituzioni e operatori del settore. L'evento è organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee Spa (Ram). La giornata sarà l'occasione per tracciare lo stato dell'arte della fase attuativa del Piano Strategico Nazionale, adottato dal Consiglio dei ministri poco meno di un anno fa, presentando le principali azioni portate a termine e i primi risultati ottenuti, con particolare approfondimento degli iter relativi a Ferrobonus e Marebonus, collegamenti dell'"Ultimo miglio", Sportello Unico dei Controlli, Fast corridor e pre-clearing, semplificazioni escavi e dragaggi, regolamento delle Concessioni Demaniali. Sarà così fatto il punto su un settore che incide per il 2,6% sul Pil nazionale, con oltre 160mila imprese e circa 1 milione di addetti. La riforma del settore perseguita dal Piano punta ad accrescere la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici di merci e persone e promuovere l'intermodalità, riducendo inefficienze che oggi costano al Paese 50 miliardi l'anno.

Dopo i saluti delle autorità locali, **s arà il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ad aprire i lavori del forum.** A seguire, Antonio Cancian, presidente Ram, metterà in relazione il sistema nazionale con il contesto europeo, con un focus su Reti Transeuropee e strategie Euromediterranee. La giornata si articolerà poi in due sessioni. La mattinata sarà dedicata all'approfondimento delle misure adottate per la competitività del "Sistema Mare", che saranno oggetto di focus specifici a opera di specialisti delle diverse aeree. Francesco Benevolo, direttore operativo Ram, tratterà degli incentivi Ferrobonus e Marebonus a favore dell'intermodalità; Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi - gruppo Fs, parlerà dei collegamenti dell'"Ultimo miglio"; Giuseppe Peleggi, Direttore Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, si occuperà dell'introduzione dello Sportello unico doganale e pre-clearing. Chiuderanno la sessione mattutina Silvia Velo, sottosegretario di Stato al ministero dell'Ambiente e Stefano Zunarelli, esperto della Struttura tecnica di missione.

## -segue

---

**Durante la sessione pomeridiana, ci sarà una tavola rotonda sul tema “I provvedimenti assunti e l’impatto sull’economia portuale” che coinvolgerà i rappresentanti delle principali associazioni di portualità e logistica:** Marco Conforti di Assiterminal, Emanuele Grimaldi di Confitarma, Nereo Marcucci di Confetra, Pasqualino Monti di Assoport, Michele Pappalardo di Federagenti, Paolo Uggè di Confrasperto e Pierfrancesco Vago di Clia Europe. Sarà Ennio Cascetta, responsabile della Struttura tecnica di missione per l’indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l’Alta sorveglianza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a presentare le conclusioni della giornata, delineando il programma di lavoro di quello che si propone come il primo di appuntamenti annuali che radunino i principali attori nazionali e internazionali della portualità e della logistica, dando vita a un percorso permanente di confronto strutturato su uno dei grandi asset della competitività dell’intero Paese e della sua economia: la risorsa mare.

## Bari: domani "1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" con il Ministro Delrio

(FERPRESS) – Roma, 26 APR – Si terrà domani, mercoledì 27 aprile, presso il Terminal Crociere del Porto di Bari il "1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Lo stato di attuazione del Piano Nazionale Strategico", alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e dei principali interlocutori tra istituzioni e operatori del settore.

Secondo quanto si apprende da una nota l'evento è organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee Spa (RAM), società interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che collabora come organismo *in house* con il Ministero dei Trasporti per lo sviluppo del Programma Nazionale delle "Autostrade del Mare".

La giornata sarà l'occasione per tracciare lo stato dell'arte della fase attuativa del Piano Strategico Nazionale, adottato dal Consiglio dei Ministri poco meno di un anno fa, presentando le principali azioni portate a termine e i primi risultati ottenuti, con particolare approfondimento degli iter relativi a *Ferrobonus* e *Marebonus*, collegamenti dell'"Ultimo miglio", Sportello Unico dei Controlli, Fast corridor e pre-clearing, semplificazioni escavi e dragaggi, regolamento delle Concessioni Demaniali. Sarà così fatto il punto su un settore che incide per il 2,6% sul PIL nazionale, con oltre 160mila imprese e circa 1 milione di addetti. La riforma del settore perseguita dal Piano punta ad accrescere la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici di merci e persone e promuovere l'intermodalità, riducendo inefficienze che oggi costano al Paese 50 miliardi l'anno.

Dopo l'intervento di benvenuto delle autorità locali, porterà i suoi saluti l'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone, Comandante Generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

Sarà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ad aprire i lavori del Forum. In un'intervista condotta dal giornalista Rai Francesco Giorgino, il Ministro Delrio presenterà le prospettive per il settore e i piani governativi per incentivarne lo sviluppo.

A seguire, nel suo intervento Antonio Cancian, Presidente RAM Spa, metterà in relazione il sistema nazionale con il contesto europeo, con un focus su Reti Transeuropee e strategie Euromediterranee.

La giornata si articolerà poi in due sessioni. La mattinata, moderata da Francesco Giorgino, sarà dedicata all'approfondimento delle misure adottate per la competitività del Sistema Mare, che saranno oggetto di focus specifici a opera di specialisti delle diverse aeree.

Francesco Benevolo, Direttore Operativo RAM Spa, tratterà degli incentivi *Ferrobonus* e *Marebonus* a favore dell'intermodalità; Maurizio Gentile, Amministratore Delegato di RFI – Gruppo FS, dei collegamenti dell'"Ultimo miglio"; Giuseppe Peleggi, Direttore Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, si occuperà dell'introduzione di Sportello Unico Doganale dei Controlli e Corridoi Doganali, Fast corridor e pre-clearing. Chiuderanno la sessione mattutina l'on. Silvia Velo, Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con un intervento sul tema delle semplificazioni della normativa per escavi e dragaggi, e Stefano Zunarelli, esperto della Struttura tecnica di Missione, sul Nuovo Regolamento delle Concessioni Demaniali.

Durante la sessione pomeridiana, una tavola rotonda sul tema "I provvedimenti assunti e l'impatto sull'economia portuale" coinvolgerà i rappresentanti delle principali associazioni di portualità e logistica – Marco Conforti di Assiterminal, Emanuele Grimaldi di Confitarma, Nereo Marcucci di Confetra, Pasqualino Monti di Assoport, Michele Pappalardo di Federagenti, Paolo Uggè di Contrasporto, Pierfrancesco Vago di Clia Europe – in un confronto sulle prospettive di sviluppo del Sistema Mare, che pongano questo settore al centro della ripresa economica del Paese e lo guidino a diventare strumento attivo di politica euro-mediterranea.

## -segue

---

Sarà Ennio Cascetta, Responsabile della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a presentare le conclusioni della giornata, delineando il programma di lavoro di quello che si propone come il primo di appuntamenti annuali che radunino i principali attori nazionali e internazionali della portualità e della logistica, dando vita a un percorso permanente di confronto strutturato su uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

## I porti di Trieste e Monfalcone si presentano uniti alla fiera TransRussia di Mosca

(FERPRESS) – Trieste, 26 APR – I porti di Trieste e Monfalcone uniti alla fiera TransRussia di Mosca, dove si è svolto il più grande evento di business nel settore dei trasporti e logistica per chi guarda al mercato russo, all'area CIS, e in linea più generale all'Est Europa e paesi baltici. I due porti si sono presentati assieme, in qualche modo anticipando l'unificazione prevista dalla prossima riforma. Così in una nota congiunta i due porti.

**All'edizione 2016 di TransRussia, hanno partecipato più di 350 espositori, provenienti da 27 paesi, tra cui società di trasporto, aziende di servizi logistici, società di servizi doganali, fornitori di mezzi di trasporto e produttori di attrezzature di magazzinaggio, nonché di IT per il trasporto merci.**

Si tratta della seconda partecipazione congiunta con uno stand di rappresentanza dei due porti della Regione Friuli Venezia Giulia, a una delle manifestazioni fondamentali di settore. Obiettivo: promuovere l'Alto Adriatico e in particolare le infrastrutture del FVG, quale gateway per la gestione dei flussi di merce destinati ai mercati dell'Est Europa.

“Questo nuovo approccio sinergico con cui stiamo lavorando sul marketing promozionale, in vista della riforma portuale – ha affermato il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino – sta già dando buoni frutti. Monfalcone partecipa da molti anni a TransRussia, ma ora uniti possiamo offrire migliori servizi, specie sul fronte dei collegamenti ferroviari, punto di forza dello scalo giuliano”.

Interessanti i dati commerciali tra i due Paesi: l'Italia è il secondo partner della Russia in Europa, dopo la Germania, e il quarto a livello mondiale e proprio a Trieste nel 2013 si è svolto il più recente vertice Intergovernativo bilaterale Italia-Russia. “L'interesse degli operatori per l'Italia e i servizi del Nord Adriatico via Trieste ci ha colpito positivamente – ha sottolineato D'Agostino. Eravamo l'unico espositore italiano alla manifestazione. E' stato un segnale molto apprezzato dai partner russi e non solo”.

Proficui i contatti per gli operatori che hanno avuto modo di promuovere i loro servizi sia alla clientela russa, sia a quella dell'area baltica, senza dimenticare le potenzialità che questa fiera offre anche per chi guarda al mercato cinese. Alpe Adria, Interporto di Trieste, Samer & Co Shipping, Europa Multipurpose Terminals, De Palo, Fratelli Prioglio, le aziende presenti alla manifestazione.

In particolare l'Interporto di Trieste (Ferneti) è stato il protagonista della fiera grazie alla promozione di un nuovo servizio ferroviario, che come già annunciato, partirà dal mese maggio. Partner dell'operazione, l'operatore intermodale russo TransContainer con cui Ferneti ci accinge ad organizzare un collegamento ferroviario con Dobra in Slovacchia, dove funziona il cambio di scartamento sulla direttrice verso la Russia, e altri paesi dell'area ex-sovietica. Inizialmente il servizio sarà bisettimanale, con buone probabilità di arrivare a una frequenza settimanale, vista l'accoglienza del mercato. Le principali categorie merceologiche trattate in export saranno ceramiche, macchinari tecnologici, mobili e abbigliamento di lusso; prodotti forestali e chimici per l'import.

“Il futuro collegamento con la Russia – spiega Giacomo Borruso, presidente dell'Interporto – è fondamentale, perché apre una nuova direttrice ferroviaria verso la parte italiana dell'Adriatico, in particolare verso il porto di Trieste. Alla fiera abbiamo constatato un interesse spiccato nei confronti del sistema gravitante sullo scalo giuliano, frutto della notevole attività promozionale fatta nell'ultimo anno dell'APT”. “Questo nuovo progetto – ha concluso Borruso – e gli investimenti già cantierati a Ferneti che andranno a buon fine prima del 2016, quali l'elettrificazione del raccordo, indicano come l'Interporto segua il fortunato trend del porto di Trieste nella crescita e negli investimenti sul settore ferroviario”.

## **Sfruttare la strategicità e le potenzialità della Regione F.V.G. per rilanciare la Portualità dell'Alto Adriatico e le nostre Economie**

*Riceviamo e pubblichiamo*

Le attuali problematiche della Portualità Regionale sono in buona parte da imputare al non aver creduto sia in ambito Nazionale che Locale nel volano che le economie del mare sarebbero state ancora in grado di generare, questa deprecabile situazione è frutto del nostro pluridecennale immobilismo infrastrutturale ed alle conseguenti mancate scelte del passato, poiché era alquanto evidente che non avevamo le potenzialità per poter affrontare le difficili sfide della portualità del terzo millennio. Senza la fattiva volontà sia dei nostri Politici che degli Amministratori, sarà molto difficile per i Pianificatori affrontare le delicate problematiche relative al possibile rilancio della Portualità Regionale e quindi poter attuare le non facili ma doverose scelte in merito a quelle che potrebbero essere le linee guida e le strategie da perseguire.

Penso che un passo importante, per affrontare e risolvere le problematiche che assillano la Portualità della Regione F.V.G. potrebbe essere "l'accorpamento sotto un'unica Authority dei nostri tre Scali - Trieste - Monfalcone - Porto Nogaro" ed anche una significativa parte delle attività che in Regione hanno qualcosa a che fare con i traffici e la movimentazione delle merci " Porti - Interporti - Scali Ferroviari - Aeroporti -, poiché soltanto in questo modo riusciremo a razionalizzare e concentrare le pianificazioni e gli investimenti necessari per realizzare alcune opere altamente caratterizzate in termini di collegamenti dimensioni e potenzialità, poiché senza questo passaggio sarà purtroppo molto difficile stabilire quale siano le priorità ed i Siti ideali presenti sui nostri Litorali, in cui poter impegnare le considerevoli risorse indispensabili per rilanciare la nostra Portualità. Authority unica per gli Scali di - Trieste - Monfalcone - Porto Nogaro - per consentire una razionale valutazione e sfruttamento delle singole naturali vocazioni/potenzialità, che si possono sintetizzare in:

**Trieste.** Mi sembra scontato che questo Scalo debba sfruttare i 18 m dei suoi profondi fondali naturali e quindi puntare principalmente sui traffici delle merci containerizzate, ma poiché l'attuale assetto infrastrutturale non risponde comunque più nemmeno alle attuali esigenze dei flussi merceologici relativi alle Merci Convenzionali, bisogna al più presto pianificare e realizzare alcuni radicali interventi al Porto Nuovo per recuperare ampi spazi al mare e creare nuove banchine e piazzali riempiendo le vasche di Riva VI° e VII°. Sarebbe anche il caso di risolvere le problematiche legate ad un'altro

## -segue

---

Comparto molto importante per le nostre economie "Traffici Ro/Ro relativi alle Autostrade del Mare" che attualmente hanno praticamente monopolizzato ed occupato gran parte di banchine/piazzali del Porto Nuovo. A tal proposito bisogna concludere le operazioni di bonifica ed esecuzione delle dovute opere di banchinamento, attrezzamento, urbanizzazione, delle Aree Ex Aquila ed Ex Esso per rendere quindi disponibili i quasi due milioni di m<sup>2</sup> di superfici, per poter finalmente creare un nuovo Hub in cui poter spostare questa particolare tipologia di traffici, ed incrementare oltre alle possibilità espansive del Comparto delle Merci Convenzionali anche quelle della Piccola Media Impresa, nuove Aree che possono contare su fondali più modesti ma comunque adeguati a quelle che sono le esigenze sia dei Traffici Ro/Ro che per quelli del Mercato delle Merci Convenzionali. In merito alla necessità di dover sfruttare tutte le opportunità sarebbe anche auspicabile che siano opportunamente ottimizzati gli aspetti di carattere economico/fiscale offerti dal regime di Punto presente in alcune Aree del Territorio Triestino, contemplando chiaramente anche un loro possibile trasferimento e ampliamento in Aree che siano particolarmente caratterizzate ed appetibili, per consentire lo sviluppo di nuove iniziative legate soprattutto alla Logistica di Retroporto, che oltre al deposito potrebbero interessare anche l'eventuale lavorazione e la trasformazione delle merci in transito, andando quindi ad incrementare significativamente il valore aggiunto in termini sia economici che occupazionali generato dall'investimento.

Monfalcone. Considerati i limiti dei suoi fondali (e se le merci containerizzate avranno come fulcro di riferimento soltanto lo Scalo Triestino) questo Sito dovrebbe concentrare prioritariamente le sue attività sui Traffici delle merci Convenzionali, su quelli delle Automobili, e quelli Ro/Ro relativi alle Autostrade del Mare e data la strategicità della sua posizione unitamente alla presenza di adeguati collegamenti gomma/rotaia con le grandi Reti Internazionali e soprattutto all'elevata disponibilità di spazi retroportuali posti sia a Ovest che a Est del Golfo di Panzano, le potenzialità di questo Scalo sono realmente notevoli poiché se si sfruttassero a dovere i collegamenti marittimi (le Autostrade del Mare) questo Porto avrebbe tutte le caratteristiche per poter diventare anche il fulcro per la raccolta - lo stoccaggio - la conservazione - la distribuzione, ed eventuale lavorazione dei prodotti alimentari, ittici, ortofrutticoli, provenienti sia dal nostro Sud ma anche da altri Paesi e Continenti, questa per i produttori potrebbe rivelarsi la porta ideale per facilitare la loro penetrazione nei ricchi mercati della Piattaforma Continentale Europea. Per poter sfruttare adeguatamente le citate opportunità di questo Scalo bisogna assolutamente procedere con i dragaggi dei fondali, per adeguarli e mantenerli a quelle che sono le esigenze dei Traffici Convenzionali e forse sarebbe pure il caso di valutare/assecondare la ventilata realizzazione "di un Minirigassificatore nel Golfo di Panzano proposto da alcuni Imprenditori" per poter eventualmente sfruttare la catena del freddo resa disponibile dal ciclo di rigassificazione del GNL sbarcato dalle molonavi, per creare un "Distretto del freddo" funzionale al menzionato Polo Agro Ittico Alimentare realizzabile nello Scalo Monfalconese.

Porto Nogaro. Questo Scalo sfrutta un Canale Navigabile che per le sue particolari caratteristiche "bassi fondali ed ampie Aree Retroportuali" ha una vocazione prettamente Industriale per lo sviluppo delle P.M.I., vocazioni che potrebbero essere ulteriormente incrementate se con il citato possibile potenziamento infrastrutturale dello Scalo Triestino il quantitativo delle merci in transito nella Nostra Regione subirebbe un prevedibile notevole aumento, e conseguentemente grazie alla presenza

## -segue

---

del lungo Canale Navigabile tutto il Territorio potrebbe beneficiare dalla possibile nascita di nuove attività Manifatturiere, dedite sia alla lavorazione che trasformazione delle menzionate merci. Ma per decollare veramente Porto Nogaro necessita di corposi interventi di adeguamento e mantenimento sul Canale, che dovrebbero interessare: Il potenziamento dei collegamenti gomma/rotaia. Dragaggi. Allargamento del Canale. Rimodellazione ed attrezzamento di banchine e piazzali. La realizzazione di adeguate opere di sbarramento/contenimento per poter proteggere fino al mare aperto e nel tempo la via d'ingresso al canale. In merito ai Traffici delle Merci Containerizzate le possibili scelte alla quali i Politici e gli Amministratori dovranno essere in grado di dare una risposta chiara ed esaustiva, si possono sintetizzare in queste due opzioni:

a) Sarà meglio andare avanti come in passato a piccoli passi cercando di gestire essenzialmente la quotidianità, accontentandosi della nostra mediocrità o della gestione dei modesti flussi relativi al Fideraggio Mediterraneo che alimenta i Porti minori affacciati sui Litorali Adriatici, ed essere quindi in perenne competizione "vocata al ribasso tariffario" con le altre modeste realtà affacciate su questo nostro mare per tentare di potersi accaparrare qualche modica quota di traffici. Se questo dovrebbe essere il pensiero predominante non sarà il caso di farsi molte illusioni su quello che potrebbe essere il futuro della nostra Portualità, poiché per i nostri sbocchi al mare rimarrà soltanto un irraggiungibile miraggio la speranza che un bel giorno sia possibile incrementare notevolmente i volumi delle merci in transito.

b) Oppure, vogliamo realmente perseguire quella che è sempre stata una nostra anche giustificata ambizione "il voler spostare un po' più a sud il baricentro del sistema Trasportistico Comunitario" cercando di sfruttare a dovere sia la strategicità del nostro territorio e la rilevanza dei nostri fondali, che le quasi 4.000 miglia di vantaggio il che significa 5 + 5 giorni di navigazione in meno nei confronti della Portualità del Nord Europa, per i flussi merceologici in transito nel Mediterraneo relativi all'interscambio delle Merci Containerizzate Euro Asiatico.

Chiaramente per raggiungere questo scopo dobbiamo essere ben coscienti che bisogna prendere in considerazione la necessità di dover pianificare/attuare una consistente ristrutturazione/ammodernamento della ormai vetusta architettura infrastrutturale del nostro Scalo che risale in buona parte per "banchine - piazzali e collegamenti ferroviari" a quasi un secolo fa, e che è frutto della lungimiranza e della consapevolezza "che l'immobilismo deprime le economie" concetto molto presente nelle fattive menti e nelle azioni degli Amministratori del passato. Se la scelta ricadrà sull'opzione - b - , credo che nella nostra Regione in merito alle esigenze dei Traffici delle Merci Containerizzate bisognerà pensare anche al dopo Molo VII° ampliando l'attuale struttura oppure realizzando un Terminal tutto nuovo, in quanto quest'infrastruttura era nata negli'anni settanta per gestire quelli che si possono considerare gli albori dei traffici containerizzati, andando a pianificare e realizzare si spera in tempi non bibblici quell'insieme di opere "banchine piazzali e collegamenti" che ci consentano per dimensioni e potenzialità di poter adeguatamente sfruttare i profondi fondali naturali (18 ml) presenti nel Golfo di Trieste. La realizzazione in questo Sito di un moderno Terminal Contenitori consentirebbe alla Portualità dell'Alto Adriatico di poter attenuare almeno in parte l'attuale notevole gap Infrastrutturale nei confronti dei nostri concorrenti vicini/lontani, e potrebbe risultare certamente un'opera più razionale rispetto al costoso ed in termini sia realizzativi che operativi molto più complesso progetto dell'Offshore Veneziano. Il nuovo Terminal dovrebbe

## -segue

---

essere preferibilmente realizzato e gestito da Operatori o Armatori di caratura Mondiale e caratterizzarsi sia per dimensioni che per potenzialità in quanto dovrebbe garantire una capacità di movimentazione annua "quantificabile in diversi milioni di contenitori" ed in tema di Logistica di Retroporto i collegamenti gomma/rotaia avere una conseguente notevole capacità di smaltimento dei flussi merceologici, il tutto per poter realmente consentire all'infrastruttura di assumere un ruolo di Hub Portuale e fungere quindi da catalizzatore per veicolare verso questo nostro mare una consistente quota dei flussi merceologici relativi all'interscambio Euro/Asiatico in transito nel Mediterraneo e diventare anche un'importante volano economico occupazionale per lo sviluppo Imprenditoriale del nostro Territorio, per avvalorare questa mia linea di pensiero credo sia sufficiente dare un'occhiata ai grandi Porti del Nord Europa ed alle molteplici redditizie e variegata e attività che sono proliferate nei loro hinterland. La pianificazione di un nuovo moderno Terminal Contenitori da realizzare sui litorali dell'Alto Adriatico, sarà certamente un banco di prova per testare la nostra razionalità nel dimostrare di aver finalmente lasciato alle spalle i soliti deleteri e molto spesso anche strumentali campanilismi del passato in quanto "sia il Golfo di Trieste che quello di Panzano" sarebbero in grado di supportare la realizzazione di un'infrastruttura di questo tipo, ma purtroppo tutte e due le locazioni presentano delle evidenti peculiarità ma anche delle problematiche di non poco conto e quindi i pianificatori con l'auspicabile fattivo supporto dei Politici e degli Amministratori Locali si spera che dovrebbero poter liberamente ponderare sia in merito alle prevedibili difficoltà di cantierizzazione delle opere che sulla reale sostenibilità del rapporto costi/benefici, e scegliere quella che potrebbe essere la soluzione migliore.

Il Golfo di Trieste e quello di Panzano, offrono delle apprezzabili peculiarità ma anche purtroppo delle problematiche che si possono sintetizzare in: Golfo di Trieste. Peculiarità. Questo Sito per i suoi notevoli fondali sarebbe in grado di soddisfare le particolari e crescenti esigenze dei Traffici Containerizzati, e le opzioni per realizzare un moderno Terminal potrebbero essere almeno tre "ampliare l'attuale il Molo VII° sfruttando gli ampi spazi inutilizzati della Vasca di Riva VII°, o creare una nuova infrastruttura tra il Molo V° e VI° recuperando ampi spazi al mare riempiendo la Vasca di Riva VI°, oppure sfruttare l'area Italsider per realizzare il Molo VIII°". In considerazione dei più volte citati notevoli fondali naturali a disposizione che risultano pure adeguatamente supportati dalla presenza delle tre dighe Foranee esistenti, credo che il rapporto costi/tempi per realizzare nel Golfo Triestino un moderno Terminal che per dimensioni e potenzialità sia in grado di movimentare almeno quanto Genova sta facendo nel Tirreno, potrebbero risultare un'operazione molto razionale ed abbastanza vantaggiosa se paragonata ai ventilati costi ed alle problematiche operative dell'Offshore Veneziano. Trieste Porto Nuovo raddoppio del Terminal Contenitori del Molo VII°. Trieste Porto Nuovo creazione di un nuovo Terminal Contenitori tra il Molo V° e VI° riempiendo la Vasca di Riva VI°. Trieste Area Italsider realizzazione del Molo VIII°. Problematiche. Ma poiché un moderno Terminal non vive soltanto di fondali, penso che l'operatività "delle tre Ipotesi Funzionali titolate Euroterminal" risulterebbe pesantemente condizionata dall'attuale inadeguatezza dei collegamenti ferroviari, che non credo sarebbero in grado di smaltire i notevoli volumi (milioni di Teu annui) di movimentazione in entrata/uscita Scalo che l'ipotizzato moderno Terminal dovrebbe essere in grado di generare. Le perplessità sono da imputare alle particolari caratteristiche ambientali del territorio Carsico ed alle conseguenti difficoltà ed ai

## -segue

---

presumibili costi necessari per cantierizzare delle soluzioni percorribili che siano in grado d'incrementare notevolmente la capacità/velocità dei tracciati ferroviari esistenti "Aurisina / Trieste Centrale" per poter migliorare sensibilmente la loro fruibilità e potenzialità. Se il citato menzionato miglioramento delle reti esistenti non fosse perseguibile o se non si rilevasse sufficiente per supportare una rilevante crescita dei traffici dello Scalo, bisognerà proseguire con la pianificazione delle opere relative al Corridoio N° 5, che prevedono la realizzazione di un nuovo tracciato per attraversare con un'alternanza di tratti in trincea ed in galleria il Cigione Carsico per poi proseguire verso Est in Territorio Sloveno, ed una bretella dovrebbe anche scendere al mare per servire lo Scalo. Potenziamiento delle Reti Ferroviarie esistenti, e tracciato previsto per il Corridoio N° 5. Se anche le opere previste dal Corridoio N° 5 si rivelassero problematiche/irrealizzabili, forse sarebbe il caso di prendere in considerazione la fattibilità e la sostenibilità economica di un collegamento sottomarino "per collegare direttamente le Reti Internazionali con la Stazione Centrale o lo Scalo Triestino" questa soluzione che prevedrebbe l'uso di elementi prefabbricati risolverebbe definitivamente i problemi legati all'alta velocità/capacità ferroviaria tra Ronchi e Trieste e quindi anche assecondare le crescenti esigenze della Logistica di Porto e Retroporto, in quanto sarebbe garantito lo smaltimento dei notevoli flussi in entrata/uscita Scalo relativi sia ai traffici convenzionali che a quelli containerizzati.

Nb. Questa soluzione per Trieste potrebbe rivelarsi particolarmente vantaggiosa anche per il traffico passeggeri e aeroportuale, poiché sarebbe in grado di garantire un rapido collegamento sia con le Reti Internazionali che con l'Aerostazione di Ronchi. Tunnel ferroviario sottomarino, per collegare direttamente il Porto Nuovo alle Reti Internazionali. Golfo di Panzano. Questa potrebbe rappresentare un'opzione alternativa per potenziare la Portualità della Regione F.V.G. ed una sorta di ultima spiaggia se si rivelasse veramente insormontabile perché troppo difficoltosa/onerosa la cantierizzazione delle opere necessarie "per potenziare significativamente i collegamenti Ferroviari dello Scalo Triestino" per far sì che siano in grado di garantire un'adeguata capacità di smaltimento dei notevoli flussi merceologici, che soltanto per i Traffici delle Merci Containerizzate potrebbero ammontare a diversi milioni di Teu. movimentabili annualmente. Potenzialità certamente indispensabili per uno Scalo come quello Triestino che vorrebbe diventare "sfruttando le potenzialità del Corridoio Baltico Adriatico" uno dei fulcri della Portualità Mediterranea per la gestione di una significativa quota dei Traffici relativi all'interscambio tra la Piattaforma Continentale Europea e l'oltre Suez. Peculiarità. Questo Sito è certamente favorito sia in tema di disponibilità di aree retroportuali, che di potenzialità attuale/futura dei collegamenti gomma/rotaia con le reti Internazionali, poiché con modesti interventi sarebbe direttamente collegato sia a Nord/Ovest con il traforo del Brennero che a Nord/Est con l'attualmente sottoutilizzato tracciato della ferrovia Pontebbana e poter quindi sfruttare le enormi potenzialità sia dell'Interscalo Ferroviario di Cervignano che quelle del Corridoio Baltico Adriatico. Problematiche. Purtroppo questo Sito non dispone di fondali naturali adeguati alle notevoli esigenze dei Vettori che attualmente l'Armamento sta mettendo in linea sulle Rotte Internazionali e quindi per materializzare "le Ipotesi Funzionali titolate Euroterminal" bisognerebbe pianificare delle complesse opere di dragaggio ( complesse soltanto nel nostro Paese ) per incrementare i fondali per portarli ad almeno 16 ml e contemplare pure il loro

## -segue

---

sistematico mantenimento, operazioni di dragaggio/mantenimento che però a causa delle nostre attuali stringenti e spesso irrazionali normative in merito, risulterebbero purtroppo particolarmente problematiche e soprattutto anche molto onerose. Golfo di Panzano, possibile alternativa percorribile per potenziare la Portualità della Regione F.V.G.. Per concludere credo che non usciremo mai dalla mediocrità, se non saremo in grado di ricercare alleanze e consensi per poter sfruttare le varie opportunità offerte in tema di finanziamenti pubblici/privati in ambito sia Nazionale che Comunitario o Mondiale, oppure se non sapremo supportare a dovere quanti siano essi Finanziatori, Operatori, Armatori di caratura mondiale, che essendo particolarmente attratti dalla strategicità del nostro territorio potrebbero eventualmente realizzare e poi anche gestire quell'insieme di opere che siano realmente in grado di fare dell'Alto Adriatico e della nostra Regione uno dei fulcri di riferimento della portualità Mediterranea. Senza mettere in atto una corposa razionalizzazione di alcune nostre attuali farraginose normative, che regolano ma purtroppo molto spesso ostacolano e non consentano che anche nel nostro Paese sia possibile ed in tempi auspicabilmente non bibblici realizzare le nuove opere, sia Portuali che Viarie o insediare nuove attività Imprenditoriali, sarà purtroppo molto difficile ipotizzare un rilancio delle nostre economie. Se saremo perennemente impantanati in una serie infinita, di ma di se e di come affrontare/risolvere le problematiche che ci assillano, poiché in balia di campanilismi invidie o ricorsi al Tar che ci impediscono di poter investire nelle infrastrutture, per ammodernare/potenziare la Logistica e la nostra Portualità, rischiamo che in futuro i nostri Scali diventino purtroppo così.

BRUNELLO ZANITTI Giuliano

# «A Genova l'Authority viola la concorrenza»

Genova - L'accusa della società Nuovo Borgo Terminal per discriminazione sui canoni. Occupazione a rischio, domani la protesta dei lavoratori in Comitato portuale.

Genova - **«All'interno del porto di Genova non viene tutelata la concorrenza», accusa Salvatore Prato, azionista di maggioranza e terminal manager di Nuovo Borgo Terminal**, società attiva nel trattamento di container vuoti e, fino allo scorso anno, anche di merce. La società è stata fondata nel 1979 a Borgo Fornari. Dal 1984 al 2006 ha operato agli Erzelli, fianco a fianco col gruppo Spinelli e dal 2010 ha trovato sistemazione precaria nel porto di Voltri-Prà lungo il canale di calma. Nel 2011, accanto a Prato, che detiene il 50 per cento delle quote, **sono entrati il gruppo Scerni con il 30 per cento e i cileni di Agunza con il 20**, con l'obiettivo di accrescere l'attività e raddoppiare i dipendenti. Il gruppo Scerni ha portato in dote la sinergia con le proprie attività a Piacenza e Parma. Ma oggi la situazione è diventata insostenibile, perché, come spiega Prato, **«l'Autorità portuale fa pagare canoni che sono quattro volte quelli dei concorrenti»**: 13 euro a metro quadrato contro i 4 euro che, ad esempio, paga il gruppo Spinelli al terminal Derna. «Per svolgere la stessa attività», sottolinea Prato.

Inoltre è in discussione la natura della concessione assegnata per la prima volta dall'Autorità portuale nel 2011. Il terminal ha già licenziato 4 persone e altre 11 sono a rischio. **Il destino di Nbt sarà deciso dal Comitato portuale di domani, 28 aprile, che dovrà pronunciarsi sulla richiesta di veder riconosciuta l'autorizzazione come operatore portuale, secondo l'articolo 16 della legge 84/1994**. I 15 lavoratori del terminal presidieranno il piazzale davanti a Palazzo San Giorgio durante la riunione del Comitato. Un lungo braccio di ferro ha opposto Nbt e Autorità portuale da quando la società, nel 2006, ha dovuto lasciare Erzelli. Mentre il gruppo Spinelli ha trovato immediatamente aree in cui operare, Prato ha dovuto aspettare fino al 2010 per spostarsi a fianco del terminal Vte. Erano stati promessi 33 mila metri quadrati, finora se ne sono visti soltanto 10 mila. Inoltre la società ha dovuto liberare a proprie spese, pari a 300 mila euro, materiale non suo che occupava le aree ricevute in concessione.

## -segue

---

«Abbiamo bisogno come il pane - afferma Prato - di più spazio. Se potessimo utilizzare tutte le aree previste potremmo investire 1,5 milioni di euro e dare lavoro a altre dieci persone, invece di dover licenziare». **All'Autorità portuale viene rimproverato di non essere capace di rendere produttivi questi spazi, che sorgono accanto al terminal container Vte e che oggi sono inutilizzati.** Si tratta di aree in parte sequestrate dalla magistratura, ma secondo Prato nessuno ne ha chiesto il dissequestro, con danno economico per le casse pubbliche e per gli operatori del porto. L'ultima beffa è arrivata lo scorso dicembre, quando è scaduta la concessione del 2011 e Nbt ha chiesto una proroga, come hanno fatto nel 2015 molti altri terminalisti genovesi.

La vecchia concessione prevedeva fra le attività autorizzate anche quella di movimentazione merci, necessaria per sfruttare al meglio la sinergia col socio Scerni. La proroga concessa, della durata di sei mesi, riguarda soltanto i container vuoti. La battaglia sul riconoscimento dell'articolo 16 è importante per due motivi. Da un lato confermerebbe l'omogeneità delle attività con quelle di chi paga un canone più basso. Dall'altro è legata alla questione della movimentazione di merce. Intanto, nell'ottobre 2015 Nbt ha deciso di rivolgersi al tribunale di Genova per chiedere 2,5 milioni di danni: **«Abbiamo notificato un'azione con cui affermiamo che l'Autorità portuale ha violato le norme antitrust, applicando condizioni discriminatorie, chiedendo che queste vengano sospese e la nostra condizione parificata agli altri».**

## «A Genova l'Authority viola la concorrenza»

*Occupazione a rischio, domani la protesta dei lavoratori in Comitato*

«All'interno del porto di Genova non viene tutelata la concorrenza», accusa Salvatore Prato, azionista di maggioranza e terminal manager di Nuovo Borgo Terminal, società attiva nel trattamento di container vuoti e, fino allo scorso anno, anche di merce. La società è stata fondata nel 1979 a Borgo Fornari, dal 1984 al 2006 ha operato agli Erzelli, fianco a fianco col gruppo Spinelli e dal 2010 ha trovato sistemazione precaria nel porto di Voltri-Prà lungo il canale di calma. Nel 2011, accanto a Prato, che detiene il 50 per cento delle quote, sono entrati il gruppo Scerni con il 30 per cento e i cileni di Agunza con il 20, con l'obiettivo di accrescere l'attività e raddoppiare i dipendenti. Il gruppo Scerni ha portato in dote la sinergia con le proprie attività a Piacenza e Parma. Ma oggi la situazione è diventata insostenibile, perché, come spiega Prato, «l'Authority portuale fa pagare canoni che sono quattro volte quelli dei concorrenti»: 13 euro a metro quadrato contro i 4 euro che, ad esempio, paga il gruppo Spinelli al terminal Derna. «Per svolgere la stessa attività», sottolinea Prato. Inoltre è in discussione la natura della concessione assegnata per la prima volta dall'Authority portuale nel 2011. Il terminal ha già licenziato 4 persone e altre 11 sono a rischio. Il destino di Nbt sarà deciso dal Comitato portuale di domani, 28 aprile, che dovrà pronunciarsi sulla richiesta di veder riconosciuta l'autorizzazione come operatore portuale, secondo l'articolo 16 della legge 84/1994. I 15 lavoratori del terminal presidieranno il piazzale davanti a Palazzo San Giorgio durante la riunione del Comitato. Un lungo braccio di ferro ha opposto Nbt e Authority portuale da quando la società, nel 2006, ha dovuto lasciare Erzelli. Mentre il gruppo Spinelli ha trovato immediatamente aree in cui operare, Prato ha dovuto aspettare fino al 2010 per spostarsi a fianco del terminal Vte. Erano stati promessi 33 mila metri quadrati, finora se ne sono visti soltanto 10 mila. Inoltre la società ha dovuto liberare a proprie spese, pari a 300 mila euro, materiale non suo che occupava le aree ricevute in concessione. «Abbiamo bisogno come il pane - afferma Prato - di più spazio. Se potessimo utilizzare tutte le aree previste potremmo investire 1,5 milioni di euro e dare lavoro a altre dieci persone, invece di dover licenziare». All'Authority portuale viene rimproverato di non essere capace di rendere produttivi questi spazi, che sorgono accanto al terminal container Vte e che oggi sono inutilizzati. Si tratta di aree in parte sequestrate dalla magistratura, ma secondo Prato nessuno ne ha chiesto il dissequestro, con danno economico per le casse pubbliche e per gli operatori del porto.

## -segue

---

L'ultima beffa è arrivata lo scorso dicembre, quando è scaduta la concessione del 2011 e Nbt ha chiesto una proroga, come hanno fatto nel 2015 molti altri terminalisti genovesi. La vecchia concessione prevedeva fra le attività autorizzate anche quella di movimentazione merci, necessaria per sfruttare al meglio la sinergia col socio Scerni. La proroga concessa, della durata di sei mesi, riguarda soltanto i container vuoti. La battaglia sul riconoscimento dell'articolo 16 è importante per due motivi. Da un lato confermerebbe l'omogeneità delle attività con quelle di chi paga un canone più basso. Dall'altro è legata alla questione della movimentazione di merce. Intanto, nell'ottobre 2015 Nbt ha deciso di rivolgersi al tribunale di Genova per chiedere 2,5 milioni di danni: «Abbiamo notificato un'azione con cui affermiamo che l'Autorità portuale ha violato le norme antitrust, applicando condizioni discriminatorie, chiedendo che queste vengano sospese e la nostra condizione parificata agli altri». Alberto Ghiara

# La Gazzetta Marittima

---

## Primo scalo a Livorno della nave "Viking Sea"

LIVORNO – Primo scalo a Livorno della nave "Viking Sea", la motonave della Compagnia Viking Ocean Cruises, finora conosciuta per crociere prevalentemente fluviali, che per il 2016 ha schedato nel Porto di Livorno 7 toccate insieme con la sua gemella "Viking Star" presente a Livorno 6 volte. Ormeggiata alla Banchina 75, la "Viking Sea", di 228 metri di lunghezza e di 28 di larghezza, 47.800 tonnellate di stazza, batte bandiera norvegese ed ha a bordo circa 1200 passeggeri di origine nord americana.

Su invito dell'Agenzia Hugo Trumpy nelle persone di Claudio Perone e Giusto d'Ulivo, alla presenza del Comandante della nave e del Direttore della Crociera, si è svolta la cerimonia dello scambio dei crest inaugurali alla quale hanno partecipato Federica Matteucci, Giovanni Spadoni, Fabrizio Mazzei, Alessio Miovich e Serena Veroni. Per l'Autorità Portuale di Livorno il Dirigente Gabriele Gargiulo accompagnato dai funzionari, Patrizia Innocenti, Barbara Bonciani e Roberto Lippi. Per la Capitaneria di Porto il Comandante Cinthia De Luca e il Comandante del Commissariato di Porto Alberigo Martino. La nave, partita da Istanbul e proveniente da Civitavecchia proseguirà per Montecarlo. La nave sarà di nuovo in Mediterraneo ed a Livorno il 31 agosto e l'8 settembre prossimi. "La Viking - commenta Giovanni Spadoni - conferma e raddoppia la presenza nel porto di Livorno con due navi nuovissime. Si tratta di unità di medie dimensioni ma con caratteristiche di altissimo livello i cui passeggeri potranno sfruttare a pieno le caratteristiche turistiche del nostro territorio. Livorno è tra i pochi porti scelti per questa crociera inaugurale - aggiunge Spadoni - e questa linea si aggiunge alle nuove acquisizioni e conferme di scali anche in home port parziale che segnalano il rinnovato interesse degli armatori per il nostro porto".

# La Gazzetta Marittima

---

## Lavori di pubblica utilità il Comune scrive all'Authority

### **Una lettera dell'assessore Martini per cooperare ai fini di ottenere nuovi posti per i sottoccupati**

LIVORNO – Nell'ultima commissione lavoro l'assessore comunale Martini ha rivolto un appello al commissario Gallanti affinché partecipi, come capofila del territorio, per attivare un progetto di lavori di pubblica utilità.

Il presidente della Regione Enrico Rossi ha già annunciato che uscirà, a breve, un avviso per finanziare nuovamente progetti di pubblica utilità.

Nonostante i tanti tentativi fatti dal Comune affinché fosse modificato il bando regionale per consentire agli enti locali del territorio di partecipare l'orientamento regionale – dice la nota del Comune – è rimasto quello di confermare la stessa impostazione del bando del 2015.

Questo significa che il Comune, così come molti altri enti locali costieri, non sarà in grado di partecipare perché ha già quasi raggiunto i limiti di assunzioni consentiti dalla legge per il tempo determinato.

Non solo. La quota di cofinanziamento regionale – dice ancora il Comune – è stata ridotta al 65% rispetto allo scorso anno e questo mette a dura prova le casse degli enti locali.

A ciò si aggiunge il fatto che non è stato ancora trovato il modo di coinvolgere soggetti privati nei lavori di pubblica utilità. Questa nuova opportunità offerta al territorio non deve comunque essere spreca-

ta. E dunque chi meglio dell'Autorità portuale – si è chiesto l'assessore – magari anche attraverso le proprie partecipate, Porto 2000 e la Agenzia per il Lavoro Portuale, potrebbe costruire percorsi formativi e professionalizzanti per operare all'interno del porto?

“Sicuramente dare a un disoccupato la possibilità di inserire anche solo l'esperienza di pochi mesi di lavoro in porto nel proprio curriculum – conclude la nota – è altamente qualificante, anche in considerazione dell'altissimo livello di specializzazione che hanno le attività formative svolte dalla Port Authority”.

## Livorno: Il 29 aprile, ore 15.30, a Palazzo Rosciano si chiude il percorso di orientamento alle professioni

**Prevista la presenza dell'assessore regionale Cristina Grieco. Sul tavolo anche un progetto pilota per la formazione dei giovani nel settore crocieristico**

Livorno, 26 aprile 2016 – Una conferenza stampa per presentare i risultati raggiunti quest'anno con il percorso di orientamento alle professioni ideato dall'Autorità Portuale di Livorno e un momento di condivisione per lanciare un importante progetto dedicato alla formazione nel settore crocieristico, una iniziativa condivisa dalla Regione Toscana e promossa dalla Porto di Livorno 2000 assieme a Port Authority e Camera di Commercio.

Il prossimo 29 aprile, a partire dalle 15.30, a Palazzo Rosciano, quartier generale della Port Authority labronica, si parlerà di tutto questo.

Alla Conferenza Stampa parteciperanno, oltre alla Capitaneria di Porto e all'Ente camerale, gli operatori che hanno aderito al progetto di orientamento professionale dei giovani. Prevista, inoltre, la presenza dell'Assessore regionale all'Istruzione, Cristina Grieco, che ha condiviso gli obiettivi posti da Port Authority con riferimento ai percorsi di apprendimento permanente legati ai mestieri del porto. Per l'occasione, sarà illustrato da Porto di Livorno 2000 il progetto pilota legato al turismo ed alla crocieristica. Farà gli onori di casa Massimo Provinciali, nella doppia veste di presidente della Porto di Livorno 2000 e di segretario generale dell'APL. Alla conferenza stampa parteciperà il Segretario Generale della Camera di Commercio, Pierluigi Giuntoli.

# La Gazzetta Marittima

---

## La fiamma olimpica accesa in Grecia

### **Un incontro importante anche con il presidente del porto di Katakolon**

OLYMPIA – Il presidente Rodolfo Giampieri dell’Autorità portuale di Ancona ha partecipato nella giornata di ieri ad Olympia alla cerimonia di apertura dei Giochi con l’accensione della fiamma olimpica, su invito del presidente della Camera di Commercio di Ilia Nikoloutsos Konstantionos e alla presenza di Thomas Bach, presidente del Comitato Olimpico Internazionale. La partecipazione del presidente Giampieri attesta il profondo legame che intercorre da sempre tra il porto di Ancona e la Grecia. A testimonianza di questo, l’incontro con Leonidas Varouxis, presidente del porto di Katakolon, porto di riferimento per le crociere per tutta l’area di Olympia che movimentano circa 600.000 passeggeri all’anno. Nell’occasione sono state condivise le esperienze relative alla gestione di così rilevanti flussi di passeggeri e al loro potenziale impatto positivo sull’economia del territorio. “Lo sviluppo del porto di Ancona necessita di una strategia di cooperazione internazionale” ha dichiarato il presidente Giampieri “un piano di azione che sappia coniugare lo sviluppo sostenibile del territorio con le opportunità e le esperienze degli attuali scenari internazionali”. Al prestigioso appuntamento Giampieri ha portato anche le istanze del Forum delle Camere di Commercio dell’Adriatico e dello Ionio che conta nella sua associazione – con sede operativa ad Ancona – otto Camere greche: quelle di Thesprotia, Ioannina, Corfu, Preveza, Achaia, Ileia, Aetoloakarnania e la Camera dell’Economia Greca di Ioannina. In attesa della plenaria del Forum che si terrà a Giugno ad Ancona, il presidente della Camera di Commercio di Ilia (cui si riferiscono anche le attività economiche della moderna Olympia) Konstantionos ed il sindaco di Olympia Efthymois Kotzas si sono confrontati con Giampieri sui temi di comune interesse per lo sviluppo transfrontaliero dell’area. Tra gli argomenti trattati, il presidente Giampieri, su mandato dell’Assessore al Porto Ida Simonella e dell’Assessore allo Sport e alle Politiche giovanili Andrea Guidotti, si è fatto portavoce della volontà di coinvolgere i giovani atleti di quella emblematica cittadina anche alla prossima edizione degli Youth Games Adriatici che si svolgerà nel capoluogo dorico proprio all’indomani della chiusura dei lavori del Forum. Questo a segnare una settimana dal respiro macroregionale che si auspica possa divenire caratteristica di molte altre iniziative che partendo da Ancona si aprano al bacino adriatico jonico e al mondo.

## De Luca inaugura la Stazione Marittima di Salerno. Progetto di Zaha Hadid



(FERPRESS) – Salerno, 26 APR – “Si conclude una delle opere simbolo di Salerno. Questo è un messaggio di speranza per il futuro della città, per la Campania e dell’Italia intera”. Così il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, ieri nel corso della cerimonia di inaugurazione della stazione marittima di Salerno, progettata dall’architetto Zaha Hadid. L’opera di 4500 metri quadri di superficie, a forma di ostrica, sorge al limite del fronte del mare di Salerno e punta a essere un polo turistico e crocieristico.

“Nel raggiungere la Stazione Marittima – ha detto De Luca – ho visto numerosi fra ragazze e ragazzi che arrivano per apprezzare questa bellezza unica. Questo è il segno di ciò che volevamo realizzare a Salerno e che realizzeremo: fare di Salerno un grande museo all’aperto, la città dell’architettura contemporanea, la città in grado di richiamare migliaia e migliaia di ragazzi e ragazze, intellettuali, il mondo dell’architettura, per innescare un circuito di turismo culturale. Volevamo la Stazione con la firma di questa immensa arista, Zaha Hadid, per avere un grande attrattore turistico, per avere migliaia di ragazzi che da tutto il mondo fossero sollecitati a venire nella nostra città per godere di questa bellezza e di questa emozione. Questa deve essere per noi il simbolo della nuova Italia. L’Italia deve andare avanti ed arricchirsi della grande architettura contemporanea non possiamo permettere ai nostri ragazzi di andare all’estero per godere della grande architettura. L’Italia dovrà essere la sua grande tradizione ma anche la capacità di produrre opere di straordinaria bellezza perché questo significa nuova sensibilità, nuova cultura ma anche ricchezza e turismo”.

“Quando avremo completato il disegno urbanistico di questa città – ha aggiunto De Luca – avrete modo di vivere una grande emozione. Non c’è al mondo un approdo turistico bello come quello di Salerno. Qui stiamo costruendo il futuro della nostra città e stiamo lanciando un messaggio all’Italia intera, l’Italia ha bisogno della modernità, di nuova cultura, di segni architettonici importanti come quello che inauguriamo oggi. Un ringraziamento allo studio di Zaha Hadid, a Patrick Schumacher e ai suoi collaboratori. Avevamo fissato insieme con Zaha Hadid e Matteo Renzi l’inaugurazione oggi ma purtroppo non è stato possibile. Non possiamo che ricordare Zaha Hadid con un velo di tristezza ma credo che questo sia il modo migliore per onorarla. Lascia una grande e straordinaria eredità. Questo – ha concluso – è un grande messaggio di speranza per la Campania, il Sud e l’Italia”.

## Porto: le prossime tappe Si lavora per aprire i varchi

*La banchina davanti alla Vecchia Dogana diventerà area turistica*

L' ACCORDO Il Comune ha stipulato un accordo con l' **Autorità portuale**, deliberato dall' ex commissario straordinario Cosimo Indaco nell' ultima riunione da lui presieduta, per l' apertura del Porto Vecchio alla città. Questo significa anche che la dogana dovrà arretrare e che, nel tempo, il muro di cinta, da piazza dei Martiri a piazza Borsellino, sarà abbattuto. L' intervento di ricucitura urbana avverrà in base ad un concorso di idee. I fondi sono già stati chiesti al ministero delle Infrastrutture PINELLA LEOCATA E adesso che succede? Che succede dopo l' apertura simbolica della sbarra doganale del porto e dopo il grande successo di pubblico del mercato del «cibo di strada» che ha richiamato migliaia di avventori, come sempre a Catania quando si tratta di ristorazione, l' unica attività che sembra non subire la crisi.

Succede che si comincia, gradualmente, ad attuare il programma di restituzione del Porto Vecchio alla città. E sarà un processo lento e impegnativo.

Il sindaco ricorda che il Comune ha sottoscritto con l' **Autorità portuale** un accordo per l' apertura del porto alla città e per il progressivo arretramento della barriera doganale. E

Cosimo Indaco, fino a qualche giorno fa commissario straordinario, ha deliberato i relativi atti nell' ultima riunione da lui presieduta. «Questo significa che non c' è alcuna nuova decisione da prendere sottolinea Enzo Bianco - ma da dare esecuzione alle deliberazioni prese. Si pone, dunque, il problema di ottemperare agli impegni presi».

Per ovvia cortesia istituzionale il sindaco ha interpellato l' ammiraglio Nunzio Martello «che ha confermato l' accordo sottoscritto tra Comune e **Autorità portuale** (di cui è il nuovo commissario, ndr) e ha annunciato che in settimana convocherà una riunione tecnica per decidere come andare avanti». Ci sono, infatti, vari problemi da affrontare, primo tra i quali lo sposalizio di una garitta dei finanzieri per consentire l' apertura dei tre varchi di accesso al Porto Vecchio: quello all' inizio degli Archi alla Marina a partire dal «Passiatore» (la cui sbarra il sindaco e l' ammiraglio Martello hanno simbolicamente alzato nei giorni scorsi); l' ingresso dalla Vecchia Dogana; e quello in corrispondenza della Capitaneria di porto. Varchi che il commissario Martello ha assicurato saranno aperti tra un mese, anche per consentire il completamento dei lavori della rete idrica. Il sindaco Bianco chiederà che per questo mese il porto sia aperto comunque alla città, attraverso i tre varchi, almeno nei fine settimana, per altre iniziative e perché i catanesi vi possano passeggiare a piedi o in bicicletta.

## -segue

---

In prospettiva la nuova barriera doganale sarà arretrata all' altezza del palazzo rosa della Guardia costiera, quello che si affaccia sulla «meringa bianca» sorta, al di là della strada, al posto del Mulino Santa Lucia. Questo significa anche che, progressivamente - ma di tempi non si parla neppure - si procederà alla demolizione del muro di cinta da piazza dei Martiri a piazza Borsellino. Abbattimento che richiederà un intervento di ricucitura urbana che, accogliendo il suggerimento degli ordini degli Architetti e degli Ingegneri, sarà affrontato con un concorso di idee. La Capitaneria ha chiesto al ministero delle Infrastrutture un finanziamento che dovrebbe rientrare nel «Patto per Catania».

Inoltre il commissario Martello ha in alto: la banchina occupata dai pescherecci e, a fianco, lavori per la rete idrica Al Porto Vecchio lavori di rifacimento della pavimentazione della banchina sul molo foraneo dove, vicino al club Nic, potrebbero trovare nuova collocazione i pescherecci (Fotoservizio Orietta Scardino) Uno dei tra varchi che, tra un mese, dovrebbero essere aperti abitualmente: quello in corrispondenza della Capitaneria di Porto. Il sindaco chiederà che a maggio vengano aperti per i fine settimana il palazzo «rosa» della Guardia costiera (che si può vedere dall' interno del porto anche nella foto piccola) alla cui altezza sarà arretrata la barriera, e la zona, doganale. Per l' abbattimento del muro di cinta ci vorrà del tempo annunciato a Bianco che presenterà presto un piano per la riallocazione delle attività del porto. «In particolare spiega il sindaco - si pensa di individuare un angolo defilato per i pescatori in modo che non vi siano interferenze tra la loro attività e quelle turistiche. Anche perché si vuole trasformare la banchina davanti alla Vecchia Dogana, quella più vicina al centro storico, in un' area turistica dedicata ad imbarcazioni di lusso. Insomma, l' idea è quella di rifunzionalizzare il porto per le esigenze turistiche della città, ma senza danneggiare le altre attività. Ai pescatori potrebbe essere assegnata una zona sul molo foraneo, vicino al Nic (club nautico da diporto, ndr). Vedremo».

Un' altra cosa va detta, alla luce delle lamentele di pescatori e diportisti nei due giorni di «apertura»: le automobili non potranno entrare al porto «liberato». Chi vi svolge attività, per entrare in auto, dovrà chiedere e ottenere un' **autonizzazione**, ma, in ogni caso, sarà consentito soltanto il carico e lo scarico, poi le auto vanno lasciate negli appositi posteggi che saranno previsti all' interno e all' esterno del porto. «Come avviene a Genova, a Napoli, a Trieste», commenta il sindaco, sottolineando che, se così non fosse, il porto non sarebbe un luogo gradevole dove i cittadini possono passeggiare, pedalare e svolgere tante attività in tranquillità, respirando aria buona e godendo di un contesto gradevole e di un bel panorama.

## Catania - Tra luci e ombre, il bilancio di 34 mesi della Giunta Bianco

*L' incontro, annunciato da tempo in pompa magna, non ha mancato di suscitare polemiche. Dalla banda larga all' attesa rete fognaria, tante le questioni affrontate*

CATANIA - Un incontro annunciato in pompa magna che, non aperto a tutti, non ha mancato di seminare una scia di polemiche prima, dopo e durante. È "Il Tempo del Raccolto - 34 mesi di governo a Catania" l' incontro organizzato lo scorso sabato dall' amministrazione catanese, per incontrare gli "stakeholder della città, le rappresentanze professionali e quelle associative, dal mondo produttivo a quello delle istituzioni", come si legge sul comunicato. Sì, perché l' amministrazione, spiegando che l' auditorium Serafino Famà, luogo dell' incontro, non è sufficientemente grande per ospitare numerose persone, ha annunciato un incontro con le associazioni per il 23 scorso e uno con data da destinarsi aperto a tutti. Si entra solo per invito e così personaggi dell' opposizione come Maurizio Caserta o Matteo Iannitti rimangono fuori finché non interviene personalmente il questore, Marcello Cardona. Sono tante le persone che parlano dal vivo o in video, da ogni componente della giunta alle forze dell' ordine, passando per le categorie professionali. Presenti anche il rettore dell' università di Catania Giacomo Pignataro, il procuratore capo Michelangelo Patanè, l' ex commissario dell' **Autorità portuale** Cosimo

Indaco e il suo successore, l' ammiraglio Nunzio Martello, come anche il prefetto Maria Guia Federico, il questore di Catania Marcello Cardona, i colonnelli Roberto Manna della Guardia di finanza e Francesco Gargaro dei Carabinieri e gli assessori regionali Anthony Barbagallo e Giovanni Pistorio. I ministri Graziano Delrio e Stefania Giannini hanno invece inviato un contributo. Tanti dunque gli argomenti di cui si è parlato, tanti, secondo Bianco, i problemi risolti grazie al suo dotarsi di bacchetta magica ad inizio sindacatura, anche se, afferma: "Non posso trasformare quindici anni di malessere della città". Sono soprattutto gli assessori a snocciolare gli obiettivi raggiunti dall' amministrazione in termini di viabilità, ridimensionamento del rischio sismico e idrogeologico, comunicazione, rifiuti e rete fognaria, ma molto è ancora da fare e allora è sindaco in persona a fare promesse per il futuro. Inizia dalla banda larga per cui "Catania sarà tra le cinque città italiane, unico non capoluogo di regione. I lavori, che coinvolgeranno circa 700 persone - afferma Bianco - inizieranno a luglio, dureranno 18 mesi e costeranno 49 milioni di

## -segue

---

euro per una copertura di 570 km sotto traccia e 220 su linea aerea". Annunciato ancora una volta l'avvio dei lavori a corso dei Martiri per cui "nei prossimi giorni firmeremo il protocollo di legalità". Non manca l'ammissione per la questione della rete fognaria di "piena infrazione comunitaria, perché l'80% degli scarichi sono a perdita o arrivano a mare" e l'annuncio di due tranches di lavori che dovrebbero sanare la situazione. Annunciato anche il progetto di rete metropolitana che a completamento "trasformerà Catania nella città con più metri di metropolitana per abitante". Spazio poi per presentare i progetti per rendere internazionali porto e aeroporto, i progetti per la sicurezza sismica e idrogeologica di edifici e terreni "grazie al completamento del canale di gronda", i progetti per la differenziata "che nelle zone in cui è avviata da già oggi performances di una città civile". Attenzione annunciata anche per esperimenti sociali e culturali quali la creazione di numerosi orti urbani, "a cominciare da quello che inaugureremo a brevissimo a Librino, vicino la parrocchia della resurrezione", dice Bianco, ma anche per il grande sogno di portare a Catania una sezione distaccata del museo egizio di Torino. "Una soddisfazione straordinaria la mia di avere convinto i gestori del Museo egizio a fare come nel resto del mondo. Stiamo moto lavorando perché il sogno si realizzi".

I GIOVANI DEM

## «Governance Port Authority è bene che resti ad Augusta»

AUGUSTA. I Giovani democratici di Augusta intervengono sulla vicenda legata alla governance dell' **autorità portuale**.

"Giorno dopo giorno tra le vie della città e in piazza in mezzo alla gente abbiamo ascoltato le persone e ci siamo resi conto di quanto siano divergenti le richieste dei cittadini, rispetto alle scelte del governo riguardo alla nomina del presidente della Port Authority" dichiarano il segretario de I Giovani democratici di Augusta, Manuel Mangano, il presidente provinciale di Gd, Giuseppe Cannavà e Luca Campisi dell' esecutivo regionale Gd territorio e ambiente. Il mandato del commissario Cozzo scadrà il 13 maggio e nel frattempo potrebbe essere di fatto istituita l' Autorità di sistema **portuale**. "A proposito dell' interrogazione parlamentare presentata dall' opposizione sulla vicenda e sulla scelta del presidente, siamo certi che questa non sia stata frutto di pressioni di dubbia provenienza e cogliamo con entusiasmo le parole del ministro Delrio il quale ha detto di voler sostenere il porto di Augusta come fonte di ricchezza.

Pertanto auspichiamo che Delrio scelga di non commissariare ulteriormente questa posizione e che prenda in considerazione la scelta di un augustano esperto in ambito **portuale** e che non sia frutto di apparati militari, al fine di far tornare in mano agli augustani le sorti del proprio porto".

# Shanghai, marzo in salita a tre milioni di teu

Shanghai - Il porto cinese ha registrato un aumento del 16% rispetto al mese precedente e un +2,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Shanghai - **Il porto cinese di Shanghai ha totalizzato un traffico di 3 milioni di contenitori a marzo, registrando un aumento del 16% rispetto al mese precedente e un +2,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.** Nel primo trimestre dell'anno i volumi sono stati pari a 8,5 milioni di teu, in ribasso dell'1,6% rispetto all'anno scorso. A trainare i risultati dello scalo, la ripresa produttiva delle fabbriche cinesi. Profitti netti di Simg a marzo sono stati pari a 1 miliardi di dollari, segnando una discesa di 3 punti rispetto all'anno scorso.

Usa: equipaggio della USCG salva barca a vela alla deriva ed il suo proprietario

## Hoist of sailor off Año Nuevo State Park

Alameda (California), 26 aprile 2016 – Un equipaggio della guardia costiera ha salvato l'operatore di una barca a vela danneggiata e alla deriva a circa 30 miglia al largo Año Nuevo State Park, lunedì mattina.

Alle ore 7 circa del mattino, uomini della Guardia Costiera, Settore di San Francisco, hanno ricevuto una richiesta di soccorso da un dispositivo satellitare SPOT. Alle 07:31 un equipaggio della Guardia Costiera e della Stazione aerea di San Francisco è stato lanciato dopo circa 40 minuti, trovando una donna del Kentucky con una persona a bordo. Mare mosso e con vento con forza da 40-a-50-nodi.

L'equipaggio ha schierato il nuotatore di salvataggio in acqua che salì a bordo della barca. Il padrone dichiarato che aveva imbarcato acqua per circa 16 ore. Inoltre, la vela principale si era squarciata e si era avvolta intorno all'albero, danneggiando la radio per comunicazioni marine.

Il danno ha reso troppo difficile issare la nave. Il nuotatore di salvataggio ed il sopravvissuto sono stati issati in modo sicuro e riportati alla stazione aerea di San Francisco con la superstita per essere portati in ospedale per controlli.

## Le esportazioni non petrolifere iraniane in crescita dell'8%

Teheran, 26 aprile 2016 – IRICA ( Islamic Republic of Iran Customs Administration) ha riferito che l'esportazione non-petrolifera iraniana nel primo mese del corrente anno iraniano (iniziato il 20 marzo) ha registrato un aumento del 7,91% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

“Nel primo mese del corrente anno del calendario iraniano (che copre il 20 marzo al 19 aprile), per un totale di 8.183 milioni di tonnellate di merci per un valore di 3,7 milioni di dollari sono stati esportati all'estero indicando 37,89% e 7,91% di aumento in termini di peso e di valore, rispettivamente, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ha annunciato “Repubblica islamica dell'Iran dogane (IRICA).

Nello stesso periodo, 1.925 tonnellate di merci per un valore 1.980 miliardi di dollari sono stati importati nel paese che indica una diminuzione del 0,02% e del 0,07% in peso e in valore rispetto allo stesso arco di tempo nel passato anno iraniano.

L'equilibrio del paese del commercio estero nello stesso periodo è stato positivo, con più di un miliardo di dollari a favore delle esportazioni.

Nel frattempo, il gas condensato per un valore di 545 milioni di dollari e di prodotti petrolchimici, nonché altri beni per un valore 2.462 milioni di dollari sono stati esportati.

Cina, gli Emirati Arabi Uniti, l'Iraq, la Repubblica di Corea e dell'India segnano le cinque principali destinazioni di esportazione di beni non petroliferi iraniani, tra cui gas condensato.

Dal 20 marzo al 19 Aprile 2016, la soia (87 milioni di \$), il mais come mangime del bestiame (59 milioni di \$), orzo escluse le sementi (54 milioni di \$), il grano commestibile (45 milioni di \$), così come la farina di soia (\$ 40 milioni) sono stati le più merci importate.

I principali paesi che fanno affari con l'Iran nel periodo di tempo di cui sopra, comprendono la Cina, gli Emirati Arabi Uniti, Turchia, Germania e India.

Inoltre, oltre 1.696 veicoli per passeggeri sono entrati nel paese nel primo mese dell'anno in corso rivelando una percentuale in più pari al 164,69% rispetto a un anno prima.

I veicoli importati costano 41 milioni di dollari che mostra una crescita di 125,74 in termini di valore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il prezzo medio per tonnellata di merci esportate e importate erano \$ 367 e \$ 1029, rispettivamente, nel menzioni lasso di tempo.