

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
17,18 e 19 FEBBRAIO 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa



## INDICE



### Primo Piano:

- **Portualità, il Governo non guardi solo il Sud (Il Secolo XIX)**

### Dai Porti:

#### Trieste:

**"...Capofila di smartlogi, progetto europeo di logistica..."**

(La Gazzetta Marittima)

#### Venezia:

**"...Grandi navi, un algoritmo fermerà i giganti del mare nel bacino di San Marco..."** (Corriere della Sera, The Medi Telegraph)

#### Genova:

**"...FilCisl Liguria Traverso alla guida dei peruali..."** (Il Secolo XIX)

**"...Paolo Signorini fiera Hennebique..."** (Repubblica)

#### La Spezia:

**"...Ancora ansia sul futuro del porto..."** (The Medi Telegraph)

#### Ravenna:

**"...Progetto HUB Portuale..."** (La Gazzetta Marittima)

#### Marina di Carrara:

**"...nasce Seatec Academy..."** (Corriere Marittimo)

#### Livorno:

**"...Daesena Toscana..."**

(Il Tirreno, Il Telegrafo, ansa, Corriere Marittimo, La Gazzetta Marittima)

#### Ancona:

**"...prolungamento binari a molo sud..."** (Ansa, La Gazzetta Marittima)

#### Napoli:

**"...andamento traffici..."** (L'Informatore Navale)

#### Taranto:

**"...nel 2017 perde 3 milioni di tonnellate..."**

(Informazioni Marittime, Il secolo XIX)

#### Manfredonia:

**"...istituito il Pif..."** (Il Nautilus)

#### Messina:

**"...Sicilia, Calabria e il corridoio..."** (Gazzetta del Sud)

**"...Tremestieri, al via il dragaggio ..."**(Tempo stretto, Gazzetta del Sud)

### Focus:

- **Zone Economiche Speciali**  
(Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessina.it, La Sicilia)

### Notizie da altri porti italiani ed Esteri

### Altre notizie di Shipping e Logistica

### Informare

## ■ L'INTERVENTO

### PORTUALITÀ, IL GOVERNO NON GUARDI SOLO A SUD

MAURIZIO MARESCA

In occasione di alcuni dibattiti alcune mie considerazioni sullo sviluppo della logistica euromediterranea e sul ruolo di Genova hanno stimolato critiche e consensi. Forse sono utili alcuni chiarimenti, lieto se gli stessi dovessero stimolare un dibattito sui due temi.

Partiamo dal riordino della portualità. Quella cosa che alcuni chiamano "riforma" è un riordino della sola forma di amministrazione dei porti che risponde ad esigenze di riduzione delle pubbliche amministrazioni imposte dalla legge Madia. Una misura del tutto neutra dal punto di vista dei contenuti che non ha inteso affrontare i temi ancora sul tappeto e cioè: a) la crescita: le urgenti misure di politica economica e fiscale da adottare d'intesa con la Commissione europea; b) le regole: le urgenti misure di regolazione del mercato volte a imprimere trasparenza ai processi amministrativi e ad evitare costanti violazioni delle regole di governo del mercato in ambito portuale e di quelle sul lavoro nei porti (in Italia ancora risalenti ai primi del '900). Il che non significa che l'orientamento del governo non fosse originariamente favorevole ad un disegno di governance molto diverso da quello delle 15 Autorità: che, invece, proprio la palude di una politica non di prim'ordine, nella quale si dibattevano però anche le imprese "con il cappello in mano", ha voluto e tolle-

rato (e qui la Genova universitaria e mercantile delle tradizioni non c'è proprio stata - figuriamoci quella politica). Così, in genere, è condivisibile la critica ai nuovi presidenti delle Autorità portuali: cresceranno magari, ma è un peccato che per lo svolgimento di una funzione di amministrazione e regolazione pubblica indipendente si sia privilegiato da tutti i partiti il metodo (13/2) dell'appartenenza rispetto a quello delle competenze. Un metodo proprio molto vecchio che speravamo superato e che è ingiusto specialmente verso chi i requisiti di legge li possiede davvero. Un cenno alle critiche a Ennio Cascetta, accusato spesso di portare la logistica portuale verso sponde di scarsa competizione internazionale in nome della esigenza di riequilibrio dei sistemi del Mezzogiorno. Stimolo molto Ennio: ritemo centrale l'esigenza di pianificazione strategica e di definizione delle procedure per la selezione degli investimenti strategici alla base dell'attività della nuova Struttura tecnica di Missione della quale mi onoro di fare parte e da Ennio coordinata fino a qualche mese fa. Anche qui la selezione delle infrastrutture da finanziare è bene abbia luogo sulla base di criteri tecnici alla luce delle scelte strategiche obbiettive compiute dal Paese (e dall'Europa). Ma un punto essenziale forse va meglio tenuto presente in futuro: il governo può mettere tutte le risorse pubbliche sui porti del Mezzogiorno, ma se non "aggancia" i porti del Nord Mediterraneo con si uccidono sia i porti del Sud (come sta avvenendo) sia quelli del Nord Mediterraneo. E si viola il di-

ritto europeo che, con il regolamento 1315 (regolamento e non decisione!), ha stabilito obblighi e priorità a carico degli Stati membri.

Ma, mentre spesso si parla di una riforma ancora tutta da fare, sta verificandosi qualcosa che potrebbe cambiare lo scenario impostato sulle 15 Autorità uguali. Si verifica che, e questo è davvero un grande merito di Graziano Delrio, quello di Genova-Savona diventa un porto - l'unico per essere chiari - eccellentemente connesso con l'Europa attraverso quello che gli

svizzeri chiamano un "corridoio di pianura". Fra Terzo valico, Ceneri, Loetichberg e Gottardo, Genova mostra una "potenza di fuoco" infrastrutturale ineguagliabile nel Mediterraneo: una situazione che in teoria potrebbe persino consentire ai suoi terminali di aspirare al mercato che è al di là delle Alpi e di rispondere al progetto di "Via della seta" che il governo sta studiando. La Gronda aiuterà ulteriormente. Inoltre non è un caso che le ferrovie svizzere e italiane, insieme, stiano avviando per la prima volta servizi regolari sullo Swiss Corridor insieme ad operatori di traffico marittimo e non. Tanto che proprio Fs in questi giorni sta lavorando con i governi italiano e cinese per giocare un ruolo strategico nel grande progetto "Belt and road". Non so se questi elementi possano orientare una riforma, ancora tutta da fare, che avvii un ca-

nale di alimentazione dell'Europa da Sud attraverso il corridoio Reno Alpi. A sentire alcune voci no: la portualità italiana resterà minore e Genova (come qualunque altro porto) continuerà ad essere non significativa rispetto ad un disegno europeo di mobilità. Io stesso ho molti dubbi: ma credo però che questo, piuttosto che altri, sia il vero tema della politica futura. E questo tema, quale logistica Mediterraneo-Europea, porta con sé molte altre scelte a valle, tra le quali l'automazione dei terminali, le regole di ingaggio sui corridoi europei, gli incentivi e... il senso e la direzione dello sviluppo di Genova.

*L'autore è avvocato e docente di Diritto internazionale a Udine*

#### IL CASO GENOVA

Terzo valico, Ceneri e Gottardo la trasformeranno in uno scalo leader nel Mediterraneo

# Il Secolo XIX

---

n L'INTERVENTO

## PORTUALITÀ, IL GOVERNO NON GUARDI SOLO A SUD

In occasione di alcuni dibattiti alcune mie considerazioni sullo sviluppo della logistica euromediterranea e sul ruolo di Genova hanno stimolato critiche e consensi.

Forse sono utili alcuni chiarimenti, lieto se gli stessi dovessero stimolare un dibattito sui due temi.

Partiamo dal riordino della portualità. Quella cosa che alcuni chiamano "riforma" è un riordino della sola forma di amministrazione dei porti che risponde ad esigenze di riduzione delle pubbliche amministrazioni imposte dalla legge Madia. Una misura del tutto neutra dal punto di vista dei contenuti che non ha inteso affrontare i temi ancora sul tappeto e cioè: a) la crescita: le urgenti misure di politica economica e fiscale da adottare d' intesa con la Commissione europea; b) le regole: le urgenti misure di regolazione del mercato volte a imprimere trasparenza ai processi amministrativi e ad evitare costanti violazioni delle regole di governo del mercato in ambito portuale e di quelle sul lavoro nei porti (in Italia ancora risalenti ai primi del '900).

Il che non significa che l' orientamento del governo non fosse originariamente favorevole ad un disegno di governance molto diverso da quello delle 15 Autorità: che, invece, proprio la palude di una politica non di prim' ordine, nella quale si dibattevano però anche le imprese " con il cappello in mano", ha voluto e tollerato (e qui la Genova universitaria e mercantile delle tradizioni non c' è proprio stata figuriamoci quella politica).

Così, in genere, è condivisibile la critica ai nuovi presidenti delle Autorità portuali: cresceranno magari, ma è un peccato che per lo svolgimento di una funzione di amministrazione e regolazione pubblica indipendente si sia privilegiato da tutti i partiti il metodo (13/2) dell' appartenenza rispetto a quello delle competenze. Un metodo proprio molto vecchio che speravamo superato e che è ingiusto specialmente verso chi i requisiti di legge li possiede davvero.

Un cenno alle critiche a Ennio Cascetta, accusato spesso di portare la logistica portuale verso sponde di scarsa competizione internazionale in nome della esigenza di riequilibrio dei sistemi del Mezzogiorno. Stimo molto Ennio: ritengo centrale l' esigenza di pianificazione strategica e di definizione delle procedure per la selezione degli investimenti strategici alla base dell' attività della nuova Struttura

## - segue

---

tecnica di Missione della quale mi onoro di fare parte e da Ennio coordinata fino a qualche mese fa. Anche qui la selezione delle infrastrutture da finanziare è bene abbia luogo sulla base di criteri tecnici alla luce delle scelte strategiche obiettive compiute dal Paese (e dall' Europa). Ma un punto essenziale forse va meglio tenuto presente in futuro: il governo può mettere tutte le risorse pubbliche sui porti del Mezzogiorno, ma se non "aggancia" i porti del Nord Mediterraneo con si uccidono sia i porti del Sud (come sta avvenendo) sia quelli del Nord Mediterraneo. E si viola il diritto europeo che, con il regolamento 1315 (regolamento e non decisione!), ha stabilito obblighi e priorità a carico degli Stati membri.

Ma, mentre spesso si parla di una riforma ancora tutta da fare, sta verificandosi qualcosa che potrebbe cambiare lo scenario impostato sulle 15 Autorità uguali. Si verifica che, e questo è davvero un grande merito di Graziano Delrio, quello di Genova -Savona diventa un porto - l' unico per essere chiari - eccellentemente connesso con l' Europa attraverso quello che gli svizzeri chiamano un "corridoio di pianura". Fra Terzo valico, Ceneri, Loetschberg e Gottardo, Genova mostra una "potenza di fuoco" infrastrutturale ineguagliabile nel Mediterraneo: una situazione che in teoria potrebbe persino consentire ai suoi terminali di aspirare al mercato che è al di là delle Alpi e di rispondere al progetto di "Via della seta" che il governo sta studiando.

La Gronda aiuterà ulteriormente. Inoltre non è un caso che le ferrovie svizzere e italiane, insieme, stiano avviando per la prima volta servizi regolari sullo Swiss Corridor insieme ad operatori di traffico marittimo e non. Tanto che proprio Fs in questi giorni sta lavorando con i governi italiano e cinese per giocare un ruolo strategico nel grande progetto "Belt and road". Non so se questi elementi possano orientare una riforma, ancora tutta da fare, che avvii un canale di alimentazione dell' Europa da Sud attraverso il corridoio Reno Alpi. A sentire alcune voci no: la portualità italiana resterà minore e Genova (come qualunque altro porto) continuerà ad essere non significativa rispetto ad un disegno europeo di mobilità. Io stesso ho molti dubbi: ma credo però che questo, piuttosto che altri, sia il vero tema della politica futura. E questo tema, quale logistica Mediterraneo -Europea, porta con sé molte altre scelte a valle, tra le quali l' automazione dei terminali, le regole di ingaggio sui corridoi europei, gli incentivi e... il senso e la direzione dello sviluppo di Genova.

l' autore è avvocato e docente di Diritto internazionale a Udine.

NELL'INTERVISTA AL SECOLO XIX IL CANDIDATO PREMIER AVEVA CRITICATO LA GESTIONE DELLE BANCHINE

## «Di Maio e i porti? Non sa di cosa parla»

Rixi (Lega) e Paita (Pd): «Il nostro scalo funziona e lui deve studiare di più»

FRANCESCA FORLEO  
EMANUELE ROSSI

«SE DI MAIO viene in Liguria a parlare di porti, almeno s'informi: ha fornito dati di almeno sei o sette anni fa. La fermata media di un container nel porto di Genova, che è il più grande italiano, con 2 milioni e 7 di contenitori, è di 6/7 giorni, quella europea è di 2/3 giorni». L'assessore regionale allo Sviluppo economico, nonché candidato alla Camera nel collegio 4 per la Lega, Edoardo Rixi, è un fiume in piena nel replicare al candidato premier Luigi Di Maio che ha "osato" (nell'intervista al *Secolo XIX* di ieri) attaccare la gestione del "suo" porto.

Ma anche Raffaella Paita, ex assessore alle infrastrutture e candidata per il Pd, replica sui porti al candidato premier del Movimento: «Di Maio dimostra di non essere aggiornato sui porti: chiedi agli operatori, saranno loro a spiegargli gli enormi passi avanti delle dogane. Ormai esiste addirittura il pre-clearing. Di Maio sembra nostalgico del

porto pubblico, quello che al tempo del Consorzio Autonomo (che lui non sa neppure cosa sia) aveva accumulato miliardi di debiti. Fortunatamente siamo un Paese esportatore e la presenza di una percentuale (limitata) di contenitori vuoti è fondamentale per il ciclo logistico di un porto». Anche Rixi insiste sul pre-clearing: «I container che possono essere sdoganati in mare, con il sistema di pre-clearing messo a punto proprio a Genova, hanno una permanenza di 3/4 giorni. I tempi più lunghi riguardano i controlli su carichi agroalimentari, ragioni per cui abbiamo deciso di assumere, tramite la Asl, un nuovo controllore dal momento che oggi sono soltanto due. Solo un 5% dei container si ferma a Genova più di 6/7 giorni e sempre nella filiera agro alimentare».

In casa Pd si alzano gli scudi contro Di Maio per le frasi sulle infrastrutture: «Per il M5S anche la Gronda autostradale è inutile, come del resto dissero che era inutile il Terzo Valico ferroviario e lo Scolmatore del Fereggiano, opera questa di contra-

sto al dissesto idrogeologico». - scrive il segretario Pd Alberto Pandolfo - Non contento Di Maio afferma che le risorse per la Gronda, opera che contribuisce a togliere Genova dall'isolamento, sono da recuperare e da destinare al trasporto pubblico, come se quelle risorse fossero spiccioli inutili. Tornando alla realtà, il passante autostradale di Genova - Gronda di Ponente è finanziato con 4,75 miliardi di euro ed è inserito nel progetto del Governo per Connettere l'Italia all'Europa». Insomma, un coro di critiche che però non ha impedito ai grillini di riempire (un migliaio i presenti) il teatro della Corte per la visita genovese del loro candidato premier. Sul palco con il leader sono saliti i candidati nei collegi di Savona e Genova-Valbisagno, Leda Volpi e Marco Rizzone. Ad introdurre tutti la capogruppo in Regione Alice Salvatore che prima ha attaccato Paita e Toti: «Non sono credibili quando parlano di tagli ai costi della politica, si sono rimangiati le promesse della campagna elettorale delle regionali».

BY NC ND DALCUNO DI RTI RISERVATI

### L'AFFONDO

Pandolfo (Pd):  
«Per M5S è inutile anche la Gronda autostradale. Idea assurda»

### L'APPUNTAMENTO

Circa mille attivisti alla Corte per il comizio del leader del Movimento

INTERVISTA AL LEADER M5S, OGGI A GENOVA. «GRONDA INUTILE, RISORSE AL TRASPORTO PUBBLICO»

## Di Maio: il governo passa da noi

Gentiloni incontra Merkel: «Italia stabile, non c'è il rischio populismo»

PAGATO un dazio minimo (almeno secondo gli ultimi sondaggi prima dello stop per gli ultimi quindici giorni di campagna elettorale) alle polemiche sui furbetti del rimborso mancato o ai candidati massoni, Luigi Di Maio lancia oggi da Genova lo sprint verso il 4 marzo. L'obiettivo sempre dichiarato è essere il

primo partito, decisivo anche numeri alla mano. «Il piano di Renzi e Berlusconi - spiega al *Secolo XIX* - è fallito, non avranno il 51%. O si passa da noi per il governo o si rivota. Siamo disponibili a convergenze, sui temi. E il primo l'ho proposto: tagliamo lo stipendio ai parlamentari». Pollice verso alla Gronda: «Risorse da recuperare e destinare al

trasporto pubblico». Intanto, però, cresce il partito delle larghe intese dopo le dichiarazioni di Minniti dei giorni scorsi. E non a caso, ieri il premier Paolo Gentiloni, in visita in Germania, ha tenuto a tranquillizzare la cancelliera Angela Merkel: «Dopo le elezioni in Italia ci sarà un governo stabile senza populistici».

CARUGATI, MAGRI e ROSSI >> 2 o 3

IL CANDIDATO PREMIER M5S OGGI SARÀ NEL CAPOLUOGO LIGURE

## Di Maio: «Il governo passa da noi Renzi e Berlusconi hanno fallito»

«Non avranno il 51%». E su Rimborsopoli: cacciato chi ha sbagliato

### L'INTERVISTA

EMANUELE ROSSI

**GENOVA.** Gli ultimi sondaggi prima dello stop fanno sorridere Luigi Di Maio: il M5S sembra non pagare dazio alle polemiche sui furbetti dei rimborsi o i candidati massoni. E il candidato del Movimento si vede al centro della scena politica: «Il piano di Renzi e Berlusconi è fallito, non avranno il 51%. O si passa da noi per il governo o si rivota». Intanto, oggi (ore 14 al Teatro Stabile) il suo "rally" arriva nella città di Beppe Grillo, (che non ci sarà), Genova.

**Di Maio, lei arriva in Liguria e il governatore Toti le dà dell'«uccello del malaugurio». Pensate di bloccare opere già approvate come Terzo Valico e Gronda?**

«L'ironia di Toti è già sentita

in altre regioni. Hanno paura e i bus notturni».

hanno ragione ad averne. Noi **Oggi arriva a Genova, la città di Grillo. Qual è il ruolo del già finanziata perché sono fatte fondatore nel Movimento di spendere e non per l'utilità, oggi?**

Il terzo valico ci sarà solo tra anni, costerà 6 miliardi di euro e accorcerà di soli 45 minuti il trasporto di merci. Il vero nodo su cui si deve intervenire sono i 12 giorni di attesa delle merci in giacenza nei porti, quando nei porti del Nord Europa ne attendono solo 6. Bisogna agire sulla burocrazia. Quanto alla Gronda, ci sono già parecchi esempi di bretelle autostradali fallimentari che gli italiani pagano nei pedaggi: solo per la Pedemontana i liguri pagano il 14% in più sulla A7. Noi vogliamo recuperare risorse e destinarle al trasporto pubblico. Guardo con interesse al dibattito in Germania».

**Sulla gratuità dei mezzi pubblici?**

«A Livorno, città amministrata dal M5S, sono già gratuiti

«Beppe resta l'ispiratore del Movimento ma è sempre in attività: ha scelto di staccarsi dalla quotidianità della politica per concentrarsi sulle nuove idee per un mondo che arriverà. Fa da "battistrada" come ha sempre fatto dai tempi della Parmalat, delle stampanti 3D, del Wi-max».

**A Genova c'è il primo porto d'Italia, lei ha avuto parole molto dure sugli armatori.**

«A Genova c'è un uso privatistico da parte dei terminalisti del porto che è pubblico. Ci sono concessioni date a costi risibili e aree occupate da container vuoti in un porto che ha bisogno di spazi. Tutto questo va superato, ci vuole un nuovo equilibrio tra porto e città. Io ho attaccato il dumping salariale praticato a danno dei marittimi

italiani, che almeno nelle navi battenti bandiera italiana dovrebbero essere tutelati. Abbiamo proposto un salario minimo per i marittimi».

**Tra i punti del vostro programma c'è la lotta al dissesto. A Genova sono state avviate opere per la sicurezza, come lo Scolmatore del Bisagno, con il programma "Italia sicura". Le porterete avanti?**

«Sicuramente, lo scolmatore va terminato. Ma bisogna fare di più. Noi abbiamo proposto di destinare 16 miliardi, frutto di recupero delle "tax expenditures" sui carburanti fossili alla lotta al dissesto. E poi vogliamo mettere uno stop al consumo di suolo vicino a fiumi e canali».

**Dopo l'addio di David Borrelli e le parole di Massimo Colomban su Grillo "Madurista" teme una fronda a Nord Est per il Movimento?**

«Non credo. Nelle nostre liste ci sono tanti piccoli risparmiatori travolti dai crac delle banche venete. E su Borrelli, non conoscendo le ragioni del suo addio, al momento non posso dire molto. È stato una colonna

portante del M5S. Quanto a Colomban, è sempre stato un indipendente, ci sta che abbia una visione economica diversa da Grillo. Ma in futuro potrà dare ancora una grande mano all'Italia».

**La vicenda delle restituzioni farlocche vi ha colpito proprio in campagna elettorale. Cosa può imparare il M5S per la prossima legislatura?**

«Certamente bisogna intensificare i controlli. Ma la vicenda è stata gestita: abbiamo messo alla porta le persone che si sono comportate male e credo che sia possibile chiedergli di rinunciare alla proclamazione in Corte d'appello. Ma dal punto di vista politico questa vicenda è stata un boomerang per i nostri avversari perché ha ricordato che il M5S è l'unica forza a restituire 23 milioni di stipendi, certificati dal ministero».

**E sui candidati massoni?**

«Li faremo rinunciare e li denuncerò come capo politico del

M5S per danno di immagine».

**Che scenari vede per il dopo voto? Si tornerà alle urne in pochi mesi?**

«Quello che è sempre più chiaro è che Berlusconi e Renzi hanno preso coscienza che il loro piano di larghe intese tra Pd e Fi non è più possibile: non avranno il 51%. Ora lo scenario è a nostro favore, qualsiasi governo passa da noi o si torna a votare. Siamo disponibili a convergenze, sui temi. E il primo l'ho proposto io: tagliamo lo stipendio ai parlamentari».

**Si immagini a Palazzo Chigi: cosa fa nel primo consiglio dei ministri?**

«Un grande taglio delle spese inutili. E poi lo sfoltimento di 400 leggi superflue: reddito-metro, spesometro, split payment...».

**Viene spesso criticato per il suo curriculum prima di diventare parlamentare. Si sente di avere le carte in regola per guidare il paese?**

«Le critiche si possono fare. Certo mi fa effetto sentirle da Berlusconi, perché è lui che ha rubato il futuro alla mia generazione e spinto tanti giovani a lasciare l'Italia. E poi ci ha lasciato con Monti perché ricattato sulle sue televisioni, come un traditore della patria».

emanuele.rossi@ilsecooix.it

© 2013 NCD. ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## SU GRILLO

*Ha scelto di staccarsi dalla quotidianità per concentrarsi su nuove idee*

## SUL PORTO DI GENOVA

*C'è un uso privatistico da parte dei terminalisti*

**LUIGI DI MAIO**  
candidato premier M5S



NELLA PIANIFICAZIONE TRANSFRONTALIERA TRA ITALIA ED AUSTRIA

## Trieste capofila di smartlogi, progetto europeo di logistica

Il budget di circa 1,3 milioni di euro è co-finanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Austria - Le ricadute anche sul piano ambientale

TRIESTE - Il porto di Trieste continua ad investire nel settore della progettazione europea, con budget di 24,7 milioni di euro finanziato con fondi europei e 15 nuovi progetti attivati nell'ultimo biennio.

### *Trieste capofila di smartlogi*

dalità, che vede capofila l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Il progetto, che avrà una durata di 24 mesi e un budget di circa 1,3 milioni di euro, è co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Austria, ed è sviluppato in collaborazione con

l'interporto di Fürtitz, l'Università di Klagenfurt, il GECT "Senza Confini", la Regione Veneto, l'Università IUAV di Venezia ed EURAC.

Finalità del progetto - sottolinea l'Autorità di sistema - sarà quella di potenziare la cooperazione sia sul piano operativo che istituzionale, riguardante le opzioni sostenibili del trasporto intermodale, al fine di diminuire l'impatto sull'ambiente in termini di emissioni di gas inquinanti, CO<sub>2</sub>, e rumore sull'arco alpino,

lungo l'asse del Brennero e quello di Tarvisio. In particolare, il Porto di Trieste e il terminal austriaco di Fürtitz (Villacco) adotteranno una soluzione tecnologica condivisa per lo scambio di dati in tempo reale, in modo tale da rendere il trasporto ferroviario delle merci ancora più conveniente ed efficiente. Infine, sarà sviluppata una strategia replicabile anche in altri territori transfrontalieri.

Per il presidente Zeno D'Agostino, intervenuto all'evento di lancio

del progetto, SMARTLOGI è particolarmente importante perché è il primo di una nuova serie di progetti focalizzati sullo studio di soluzioni innovative nel settore intermodale. Ambito in cui il porto di Trieste è protagonista a livello nazionale, non solo per le performance conseguite in termini di traffico: 8.681 treni movimentati nel 2017 (+ 13,76% rispetto al 2016, +45,71% rispetto al 2015), ma anche sul fronte degli investimenti e delle politiche di rilancio future che vedono nella ferrovia il perno dello sviluppo logistico dello scalo.

Venezia

## Grandi navi, un algoritmo fermerà i giganti del mare nel bacino di San Marco

Un algoritmo fermerà le «grandi navi» irregolari che vogliono attraversare il bacino di San Marco. Valuterà la massa d'acqua spostata, l'altezza dalla linea di galleggiamento e l'uso o meno di nuovi propulsori. E darà disco verde o rosso ai giganti del mare. In attesa che entrino in vigore le misure decise a novembre 2017 dall'ultimo «Comitatone» - nell'arco di quattro anni è previsto che le navi oltre le 55mila tonnellate attraccino a Marghera - la Capitaneria di Porto di Venezia si baserà su una soluzione che analizza l'ingombro in acqua delle navi, la loro altezza, la larghezza, e l'utilizzo o meno di soluzioni a basso impatto ambientale.

# The Medi Telegraph

---

## Grandi navi a Venezia, un algoritmo regolerà il traffico

Genova - Un algoritmo che valuterà la massa d'acqua spostata, l'altezza dalla linea di galleggiamento e l'uso o meno di nuovi propulsori, fermerà le 'grandi navi' che vogliono passare nel bacino di San Marco a Venezia. In attesa che entrino in vigore le misure decise a novembre 2017 dall'ultimo "Comitatone" - nell'arco di 3/4 anni è previsto che le navi oltre 55mila tonnellate attraccino a Marghera - è la Capitaneria di Porto di Venezia ad aver messo punto un nuovo sistema basato su un algoritmo, che darà disco verde oppure rosso ai giganti del mare. Non ci si baserà più sul tonnellaggio, ma su una soluzione che analizzerà l'ingombro in acqua delle navi, la loro altezza, la larghezza, e l'utilizzo o meno di soluzioni a basso impatto ambientale. L'algoritmo è stato già messo a punto, discusso con i soggetti coinvolti (il Porto, la società che gestisce il terminal della Marittima) - e la Capitaneria sarebbe solo in attesa della formalizzazione delle decisioni dell'ultimo Comitatone per testarlo. L'elemento che sembrerebbe incidere maggiormente è l'altezza dei megascafi, che escluderebbe dal passaggio in bacino San Marco le navi da crociera di ultima generazione, da 140mila tonnellate in su, lunghe 330 metri e alte quasi 70. Si tratterà in ogni caso di un'ordinanza destinata ad essere transitoria, in attesa delle nuove disposizioni fissate dal Comitato interministeriale di novembre

## Fit-Cisl Liguria Traverso alla guida dei portuali

GENOVA. Davide Traverso sarà il nuovo responsabile regionale marittimi e porti della Fit Cisl. Già responsabile dei servizi portuali Fit-Cisl Liguria e delegato sindacale per la sicurezza nel porto di Genova, Traverso prende la delega sui porti liguri da Ettore Torzetti, responsabile nazionale portualità, e quella dei marittimi da Mauro Scognamillo, segretario generale della Fit Cisl. Socio della Compagnia Unica, Traverso è anche presidente dell' Associazione Club Genoani (Agc).

## Paolo Signorini "Fiera, Hennebique, Pra' siamo centrali per Genova e sul lavoro c'è la proposta per compagnie e imprese"

MASSIMO MINELLA

Parli di sviluppo di Genova e scegli di non parlare di porto. Impresa difficile, ma ci provi. Allora cominci a elencare la tenuta dell'industria, a partire da Ansaldo Energia e Ilva, le nuove sfide dell'alta tecnologia che stanno maturando sulle aree lasciate libere dalla Piaggio, la ripresa dell'aeroporto, che quest'anno avrà 40 voli, e poi la battaglia per cambiare il volto della città, dando soluzione alle aree della Fiera, di Ponte Parodi, dell'Hennebique, della fascia di rispetto di Pra'. E alla fine non hai fatto altro che parlare di porto. Ma non è che poi si finisce per suscitare qualche gelosia? Di fronte alla domanda, il presidente dell'autorità portuale Paolo Signorini sorride, ma solo per un attimo, perché il tema è oggettivo.

**C'è o non c'è un problema di protagonismo del porto, presidente?**

«Non parlerò di protagonismo, ma di centralità. Questa non si può negare e, ovviamente, non è una questione di persone».

**Ma a volte non ha l'impressione che il sindaco Bucci o il governatore Toti un po' si risentano di questo?**

«Ma no, figuriamoci, con loro il rapporto è ottimo, al di là del ruolo istituzionale, mai avuto problemi anche se sono quasi sempre costretti a parlare con me quando affrontano qualche questione centrale per la città. Anzi, le città, visto che oggi l'authority rappresenta Genova e Savona».

**Mal imbarazzi o problemi, quindi, con i due?**

«Senta, io ero al Cipe e per otto anni ho dovuto gestire il

confronto, chiamiamolo così, fra il ministro Tremonti e il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Letta. Non è stato facile, ma sono sempre stato attento a non urtarli, sarebbe stato un errore».

**Bucci ha detto che il porto di Genova ha bisogno di un retroporto. Che fa, il sindaco, invade il campo?**

«No, pone una questione giusta e riflette su quali potrebbero essere le aree per ospitarlo. I traffici stanno andando molto bene e poter dare valore aggiunto alla merce potrebbe essere una grande opportunità».

**Quali sono, secondo lei, i punti di contatto più evidenti di questa sinergia istituzionale?**

«Comincerò dalle darsene della

Fiera, con il progetto del waterfront di levante e poi con l'Hennebique per cui abbiamo un piano condiviso che stiamo portando avanti. Ma stiamo riflettendo insieme anche su Ponte Parodi, a cui dobbiamo dare una soluzione dopo tutti questi anni, e sulla fascia di rispetto di Pra'. Sono tutti ambiti portuali, ma decisioni di questo tipo vanno sempre esaminate insieme. Come peraltro Euroflora».

**Ma Euroflora sarà ai Parchi di Nervi. Per il momento non sono ancora demanio marittimo...**

«Euroflora nasce in sinergia con la Porto Antico, che interviene dal punto di vista finanziario. Come vede, il porto c'è sempre»

**E di lavoro portuale ne parlate?**

«Certo, anche di quello, è un tema che sta a cuore a tutti e che vogliamo portare a soluzione».

**Arriverà prima che la situazione si faccia più complicata?**

«Credo proprio di sì, ci vuole una norma e da questo punto di vista siamo favoriti dal fatto che ci sia uno scontro politico in atto. Noi dobbiamo avviare il confronto con le parti sociali e trovare un equilibrio fra tutti i soggetti in campo».

**A parole non pare difficile, ma la realtà potrebbe essere diversa...**

«È vero, ma possiamo contare su molti strumenti e anche molto potenti».

**Che cosa intende dire?**

«La legge ci ha dato ufficialmente tre strumenti su cui intervenire a favore delle compagnie portuali: la formazione, la quiescenza e il risanamento patrimoniale. Con la Compagnia Unica stiamo lavorando per usare nel miglior modo possibile tutte queste cose».

**E come procederete?**

«Avendo sempre i numeri in mano e verificando che tutto sia conforme alla legge. Sono sicuro che alla fine saremo in grado di proporre misure di risanamento e di rilancio. Ma la forchetta della trattativa si chiude con l'efficientamento e con una tariffa adeguata».

**Presidente, Repubblica nei giorni scorsi ha aperto un dibattito sul fatto che la ricchezza di un porto non può essere solo rappresentata dal container. Condividi?**

«Sì, certo, ma non possiamo dimenticare che nei container siamo il primo porto d'Italia e nei primi cinque porti "gateway" (di destinazione finale n.d.r.) d'Europa. Comunque, il nuovo piano regolatore portuale di sistema, che unirà per la prima volta gli scali di Genova e Savona, darà a ogni settore merceologico i suoi giusti spazi. Savona, ad esempio, si sta già orientando di più sulle rinfuse, i traghetti sono in tutti e due i porti e così i container, con Sampierdarena, Pra' e Vado».

**E sul waterfront di levante a che punto siete?**

«Stiamo dettagliando i primi piani di intervento. La macchina è in movimento e già a marzo i primi risultati saranno visibili».

# The Medi Telegraph

---

## La Spezia, ancora ansia sul futuro del porto

La Spezia - Dopo giorni caratterizzati da il riproporsi di voci e polemiche sul futuro del porto di La Spezia «la Community portuale decide di scendere nuovamente in campo lanciando la sua sfida: al di là dei ruoli che comunque vanno rispettati, la Community portuale dichiara la sua disponibilità a mettersi direttamente in gioco e a offrire il suo patrimonio di esperienze e relazioni nell'interesse comune del porto».

Per questo la Community chiede «un confronto diretto, proprio in questo periodo pre-elettorale, con tutte le forze politiche ai cui rappresentanti la Community evidenzierà due fattori solo apparentemente scontati: non può esistere nessuna contrapposizione fra porto e città e - all'insegna di quella che è davvero passata alla storia come la formula La Spezia - la Community ha intenzione di difendere le imprese, i lavoratori e le famiglie che di porto vivono e che oggi esprimono una crescente preoccupazione per il futuro».

Poi il secondo punto: «La Community non è e non vuole essere in contrapposizione con nessuno, ma ha intenzione di ribadire che è espressione e quindi naturale portabandiera degli interessi di questo territorio, di una comunità economica estesa che punta sulla crescita e lo sviluppo».

«Siamo disponibili - afferma Sergio Landolfi - a un confronto a tutto campo con il sindacato, e - come già sta avvenendo-, con le istituzioni e il maggiore terminalista del porto. Quello che è certo è che non possiamo permetterci di essere testimoni passivi, oggi che troppe voci ricorrenti sembrano concentrarsi sul futuro commerciale del porto e sul disimpegno di importanti clienti. Lo diremo con chiarezza agli esponenti politici, affermando anche la nostra disponibilità a creare un interfaccia diretto con armatori e caricatori per testimoniare l'eccellenza del nostro porto».

«L'unica cosa che non possiamo permetterci di fare - continua Landolfi - è quella di mettere la testa sotto la sabbia, aspettando che in altre sedi si decida del destino di centinaia di famiglie».

E proprio a queste famiglie la Community lancia una proposta: costruire insieme uno strumento di informazione costante, accessibile a tutti, sullo stato di salute del porto, sullo stato di avanzamento di progetti e opere, anche su eventuali contrasti di opinione. Uno strumento che favorisca l'appianamento delle divergenze e consenta di presentare al mondo dello shipping internazionale un corpo coeso caratterizzato da quella efficienza e flessibilità che hanno fatto grande e unico il porto di La Spezia.

IN PREPARAZIONE DELLA SEDUTA DEL CIPE DI LUNEDÌ 19

## Porto di Ravenna: riunione a Roma sul progetto “Hub Portuale”

**Il presidente dell'AdSP ha fornito tutte le indicazioni al comitato interministeriale dopo l'ok del consiglio superiore dei lavori pubblici**



Daniele Rossi

ROMA - Si è tenuta due giorni fa a Roma, presso la presidenza

del Consiglio dei Ministri, una importante riunione, in vista della seduta del Cipe del 19 febbraio prossimo, che avrà all'Ordine del Giorno l'approvazione del Progetto “Hub portuale di Ravenna”.

Durante la riunione, il cosiddetto pre-Cipe che predispose l'ordine del giorno della riunione ufficiale, il presidente dell'AdSP ravennate Daniele Rossi, ha fornito tutte le ulteriori informazioni che in questa fase istruttoria di approfondimento erano necessarie per arrivare all'esame definitivo del Cipe in programma il 19 prossimo.

“L'incontro è stato positivo”,

ha dichiarato Rossi, “e con il parere favorevole espresso dal Comitato Interministeriale si è compiuto un altro passo verso l'appuntamento decisivo della prossima settimana che segnerà la conclusione dell'iter avviato con la consegna del Progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 18 settembre scorso”.

Il Progetto, ricordiamo, è poi passato al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che il 15 dicembre ha formalmente espresso il proprio parere positivo, ed è già stato oggetto di una precedente, positiva, riunione pre-Cipe prima di Natale.

## Per la formazione delle professioni della nautica nasce Seatec Academy

**CARRARA** - Alla formazione dei professionisti della nautica sarà dedicata un'ampio spazio al 16° Seatec 2018, la fiera della tecnologia, della componentistica, del design e della subfornitura applicate alla nautica da diporto, che si svolgerà a Carrara dal 5 al 7 aprile, ideata e organizzata da IMM Carrara. Verrà infatti lanciata **Seatec Academy**, con 4 seminari per la formazione dedicata appunto alle professioni di questo settore.

**Imm CarraraFiere** rende noto: *"La disponibilità di corsi dedicati al settore navale e nautico è oggi di fatto nulla e per mantenere un livello di crediti formativi sufficiente a non subire limitazioni o ritardi nel libero esercizio della professione, gli ingegneri navali e gli ingegneri nautici usciti dai corsi della Spezia sono costretti a selezionare e seguire corsi dedicati ad altre specialità o materie particolari che non colgono il fulcro delle loro necessità di aggiornamento professionale continuo".*

*E' nata così l'idea di Seatec Academy: "Un campus dedicato all'aggiornamento professionale del settore, una nuova struttura qualificata in grado di organizzare corsi, seminari, conferenze tematiche, tavole rotonde, convegni incentrati sulla formazione professionale in ambito nautico e navale".*

*"In coordinamento con l'Ordine degli Ingegneri e l'Ordine degli Architetti della provincia di Massa Carrara, insieme a IMM CarraraFiere, dal 2017 riconosciuta come Agenzia Formativa, Seatec Academy esordirà durante Seatec 2018 con quattro seminari su Ship recycling and environmental footprint, Smaltimento e l'impatto ambientale della nave, Gestione dell'energia e della sicurezza ambientale nel porto commerciale, nuove tendenze per i materiali compositi, Uso delle fibre naturali nel settore dei materiali compositi."*

# COME CAMBIA IL PORTO

## Nuovi binari in Darsena Toscana

Sulla sponda est altri fasci al Terminal Lorenzini e nel raccordo davanti alla Sintermar

■ LIVORNO

Nel 2017 il terminal Lorenzini ha spedito 6440 contenitori via treno caricati su 3220 vagoni. Un numero irrisorio rispetto al traffico della banchina guidata da Enio Lorenzini e Ugo Grifoni, ma che potrebbe raddoppiare il prossimo anno. Grazie alla ricostruzione dell'attuale fascio di binari e alla realizzazione di un fascio parallelo.

Ma il traffico via treno - che già vanta volumi importanti in Darsena Toscana - potrebbe mettere le ali anche alle auto nuove e in particolare a quelle

in import e in export dal terminal Sintermar.

L'Autorità guidata da Stefano Corsini sta mettendo mano ad un ambizioso piano del ferro che potrebbe cambiare il volto del porto, in linea con quelli che il numero uno di palazzo Rosciano considera i veri punti di forza dello scalo labronico, un retroterra vasto e pianeggiante e un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del centro Europa.

Nei giorni scorsi gli uffici della Direzione Tecnica di Livorno hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione ed il riordino del raccor-

do ferroviario di Porto Nuovo, quello compreso tra via Leonardo Da Vinci e via Galvani, in prossimità del varco Galvani.

Una volta realizzati i lavori, Porto Nuovo si troverà ad avere sei binari, due interni al terminal Lorenzini e quattro esterni usati anche per le manovre e lo stazionamento dei treni.

Ma non finisce qui: gli uffici tecnici si sono già attivati per la realizzazione di un ulteriore nuovo binario lungo via Leonardo da Vinci per il potenziamento del traffico ferroviario di autovetture in arrivo e in partenza da Livorno Porto

Nuovo.

A regime Porto Nuovo si troverà così ad avere sette binari dedicati ai traffici portuali su ferro. La sponda est della Darsena Toscana si prepara così a seguire il trend in atto sul fronte ovest: da quando è stato realizzato il collegamento direttissimo tra la Darsena Toscana (e in futuro la Piattaforma Europa) e il corridoio ferroviario tirrenico, i volumi via ferro movimentati dal principale terminal container del porto, Tdt, sono aumentati considerevolmente: 48.331 container partiti e arrivati su treno nel 2017.

(g.c.)

FOTO: ENR/PIRELLA G



C'è il progetto esecutivo per il riordino del raccordo ferroviario di Porto Nuovo, tra via Da Vinci e via Galvani

## ECONOMIA DEL MARE

### CONSEGNATO IL PROGETTO

GLI UFFICI DELLA DIREZIONE TECNICA HANNO CONSEGNATO IL PROGETTO ESECUTIVO PER LA RAZIONALIZZAZIONE E IL RIORDINO DEL RACCORDO FERROVIARIO DEL PORTO NUOVO

# Ferrovie potenziate dentro al porto Ecco il piano per aumentare i traffici

*Dati delle merci in crescita: Ora l'Authority punta a 'salire' ancora*

C'È UN PUNTO che appare evidente. A Livorno il traffico merci tramite ferrovia sta aumentando sensibilmente. Lo dicono i numeri: da quando è stato realizzato il collegamento direttissimo tra la Darsena Toscana (e in futuro la Piattaforma Europa) e il corridoio ferroviario tirrenico, i volumi via ferro movimentati dal principale terminal container del porto, Tdt, sono aumentati considerevolmente: 48.331 container partiti e arrivati su treno nel 2017. E anche sulla sponda opposta della Darsena Toscana i terminal che si appoggiano al raccordo ferroviario Porto Nuovo per movimentare via treno una quota parte della propria merce, non fanno mistero di voler utilizzare, più massicciamente che non in passato, i binari del porto per spedire le proprie merci.

È PER QUESTO motivo che l'amministrazione Corsini sta mettendo mano ad un ambizioso piano del ferro che, se non avrà la forza di spostare verso l'alto l'asticella della intermodalità nazionale, potrà sicuramente cambiare il volto del porto di Livorno, rendendo strategici quelli che il numero uno dell'Authority Portuale di Sistema dell'Alto Tirreno considera i veri punti di forza dello scalo labronico, un retroterra va-



**RIFERIMENTO** I container posizionati sulla Darsena Toscana: da qui ne passano migliaia ogni giorno

### I NUMERI

**Col collegamento direttissimo tra Tdt e corridoio Tirrenico movimentati 48.331 container**

sto e pianeggiante e un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del centro Europa.

**NEI GIORNI** scorsi, gli uffici della Direzione Tecnica di Livorno hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione ed il riordino del raccordo ferroviario di Porto Nuovo, compreso tra la via Leonardo Da Vinci e via

Luigi Galvani, all'interno del porto Commerciale, in prossimità del varco Galvani. Una volta realizzati i lavori, Porto Nuovo si troverà ad avere sei binari, due interni al terminal Lorenzini e quattro esterni usati anche per le manovre e lo stazionamento dei treni.

**MA NON FINISCE** qui, gli uffici tecnici si sono già attivati per la realizzazione di un ulteriore nuovo binario lungo via Leonardo da Vinci per il potenziamento del traffico ferroviario di autovetture in arrivo/partenza a/dal Livorno Porto Nuovo. A regime Porto

### I PUNTI DI FORZA

**Un retroterra pianeggiante e vasto con penetrazione verso i mercati europei**

Nuovo si troverà così ad avere sette binari dedicati ai traffici portuali su ferro. L'obiettivo infatti è chiaro: incrementare il trasporto merci tramite navi e treni. Ed è per questo che l'Authority Portuale di Sistema sta cercando di fare il prima possibile per arrivare a centrare l'obiettivo, sia dal punto di vista della fase progettuale sia sotto l'aspetto che riguarda la rapidità di esecuzione dei lavori.

**L'INTERVENTO** SI CONCLUDERANNO NEL 2019, IL BACINO A EST DELL'EDIFICIO STORICO SARÀ RIAPERTO

## Dogana d'Acqua, lavori al via per la nuova darsena

SONO stati consegnati alle ditte affidatarie i lavori di un importante progetto nell'ambito della riqualificazione complessiva della zona della Dogana d'Acqua. L'intervento prevede infatti la riapertura del Bacino Est che storicamente lambiva l'edificio della Dogana d'Acqua collegandosi al Canale dei Navicelli, e che fu progressivamente interrato a partire dai primi del '900, fino alla totale copertura dello specchio d'acqua a seguito dell'ultimo conflitto mondiale, quando la Dogana d'Acqua, come tutta la zona portuale, fu oggetto di pesantissimi bombardamenti. Il progetto, essendo volto a contrastare il degrado urbanistico di un'area che fa da interfaccia tra la città e il porto, ha ricevuto un importante finanziamento (770mila euro) **Ball Authority**. Le restanti risorse (665mila euro) sono state messe a disposizione dal Comune che si è occupato dell'intera fase proget-

tuale ed esecutiva. La nuova Darsena Lamarmora sarà realizzata scavando, fino alla profondità di un 1/1,5 metri la vasta area recintata e inutilizzata che si trova a fianco della Dogana d'Acqua. Questa grande opera di recupero e rigenerazione urbana contribuirà a restituire parte del disegno originario dell'epoca in cui l'edificio monumentale era posto tra due darsene.

**PER REALIZZARE** lo specchio d'acqua, sarà ritrovata e consolidata la banchina che, come risulta dai saggi eseguiti, è ancora esistente lato via della Cinta Esterna. Saranno inoltre costruite due nuove banchine per la delimitazione della darsena, una lato nuovo edificio di via del Cedro e l'altra lato Caserma Lamarmora. Quest'ultima banchina sarà adibita all'ormeggio di imbarcazioni, e sarà quindi dotata di adeguata impiantistica. Vi troveranno posto le barche attualmente ormeggiate lun-

go la banchina perimetrale del Canale dei Navicelli (quella che adesso divide la futura darsena dal canale stesso), che sarà demolita per consentire il ripristino della via d'acqua. Il piano di calpestio delle banchine sarà completato con un lastricato in pietra arenaria come quello già adottato lungo scali delle Macine, che si presterà a suggestivi percorsi pedonali, liberamente fruibili. Sarà ripristinato anche il camminamento attorno all'edificio della Dogana. Sarà inoltre in parte ripristinato, in accordo con la Soprintendenza, il paramento del tratto mancante di Mura Lorenese tra via del Cedro e l'edificio della Dogana d'Acqua. Sarà utilizzata, per quanto possibile, la pietra locale 'panchina livornese'. Via Lamarmora sarà interessata da un intervento di ricostruzione stradale, con riduzione della carreggiata per ampliare la zona pedonale fronte Darsena e rifacimento del marciapiede fronte Caserma. I lavori termineranno nel corso del 2019.



## Porti: Livorno, al via il potenziamento ferroviario

Obiettivo incrementare trasporto merci tramite navi e treni



Ultimato il progetto dell'Autorità di sistema del mar Tirreno Settentrionale, con sede a Livorno, per potenziare il raccordo ferroviario nel porto commerciale.

Nei giorni scorsi, spiega l'Autorità, gli uffici della direzione tecnica di Livorno hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione e per il riordino del raccordo ferroviario di 'Porto Nuovo' in città, compreso tra la via Da Vinci e via Galvani all'interno del porto commerciale, in prossimità del varco Galvani.

Una volta realizzati i lavori, il raccordo 'Porto Nuovo' si troverà dunque ad avere sei binari: due interni al terminal Lorenzini e quattro esterni, usati anche per le manovre e lo stazionamento dei treni. Gli stessi uffici inoltre si sono già attivati per la realizzazione di un ulteriore nuovo binario lungo via da Vinci per il potenziamento del traffico ferroviario merci, relativo al trasporto di autovetture, in arrivo e partenza da Livorno Porto Nuovo. Una volta a regime Porto Nuovo si troverà ad avere sette binari dedicati ai traffici portuali su ferro. Il tutto in uno scenario di volumi ferroviari in crescita: da quando è stato realizzato il collegamento direttissimo tra la Darsena Toscana (che servirà in futuro anche la Piattaforma Europa) e il corridoio ferroviario tirrenico, i volumi 'via ferro' movimentati dal principale terminal contenitori del porto (Tdt) hanno raggiunto nel 2017, tra partenze e arrivi, i 48.331 container. "E anche sulla sponda opposta della Darsena Toscana - spiegano ancora dall'Autorità - i terminalisti che si appoggiano al raccordo ferroviario Porto Nuovo per movimentare via treno una quota parte della propria merce, non fanno mistero di voler utilizzare, più massicciamente che non in passato, i binari del porto per spedire le proprie merci". È per questo motivo che l'Authority livornese guidata dal presidente Stefano Corsini sta mettendo mano ad un ambizioso 'piano del ferro' che potrà sicuramente cambiare il volto del porto di Livorno, rendendo strategici i veri punti di forza dello scalo: un retroterra vasto e pianeggiante e un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del Centro Europa.

## Livorno: Raccordo ferroviario di Porto Nuovo al via il progetto

**Livorno: avanti con la cura del ferro dopo l'intervento di realizzazione del corridoio direttissimo - Pronto il progetto per potenziare il raccordo ferroviario di Porto Nuovo**

**LIVORNO** - C'è un punto che appare evidente. A Livorno il traffico merci tramite ferrovia sta aumentando sensibilmente. Lo dicono i numeri: da quando è stato realizzato il collegamento direttissimo tra la Darsena Toscana (e in futuro la Piattaforma Europa) e il corridoio ferroviario tirrenico, i volumi via ferro movimentati dal principale terminal container del porto, TDT, sono aumentati considerevolmente: 48.331 container partiti e arrivati su treno nel 2017.

E anche sulla sponda opposta della Darsena Toscana i terminal che si appoggiano al raccordo ferroviario Porto Nuovo per movimentare via treno una quota parte della propria merce, non fanno mistero di voler utilizzare, più massicciamente che non in passato, i binari del porto per spedire le proprie merci.

È per questo motivo che l'amministrazione Corsini sta mettendo mano ad un ambizioso piano del ferro che, se non avrà la forza di spostare verso l'alto l'asticella della intermodalità nazionale, potrà sicuramente cambiare il volto del porto di Livorno, rendendo strategici quelli che il numero uno dell'Adsp dell'Alto Tirreno considera i veri punti di forza dello scalo labronico, un retroterra vasto e pianeggiante e un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del centro Europa.

Nei giorni scorsi, gli uffici della Direzione Tecnica di Livorno hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione ed il riordino del raccordo ferroviario di Porto Nuovo, compreso tra la Via Leonardo Da Vinci e Via Luigi Galvani, all'interno del Porto Commerciale, in prossimità del varco Galvani.

Una volta realizzati i lavori, Porto Nuovo si troverà ad avere sei binari, due interni al terminal Lorenzini e quattro esterni usati anche per le manovre e lo stazionamento dei treni.

Ma non finisce qui, gli uffici tecnici si sono già attivati per la realizzazione di un ulteriore nuovo binario lungo via Leonardo da Vinci per il potenziamento del traffico ferroviario di autovetture in arrivo/partenza a/dal Livorno Porto Nuovo.

A regime Porto Nuovo si troverà così ad avere sette binari dedicati ai traffici portuali su ferro.



## Livorno: apriti, Sesamo!

Nella foto: (da sx) Enio Lorenzini, Lucio Vaccaro, Stefano Corsini, Giuseppe Tarzia, Marco Mignogna.

LIVORNO - Giuseppe Tarzia e Stefano Corsini è difficile vederli nella veste di Ali Babà: eppure con l'ormai

prossima ordinanza dell'ammiraglio per la nuova apertura del porto livornese alle grandi navi, derivata dai dragaggi e dai lavori che l'Autorità di sistema sta completando in queste ore, la novella di "Aprite Sesamo!" che rivela ad Ali Babà la caverna dei tesori

nascosti ci piace proprio. Consentiteci un richiamo "leggero" su un fatto storico, che sul piano concreto vuol dire per Livorno - come già abbiamo scritto nel numero scorso - la possibilità di movimentare un milione di tonnellate

di merci in più e quasi 100 mila Teu in aggiunta. Perché anche pochi centimetri di pescaggio guadagnati, sia nel canale di ingresso che nella "strettoia" del Marzocco, vogliono dire fuoricontainerse car-carries più ca-

Antonio Fulvi  
(segue in ultima pagina)

## Livorno: apriti, Sesamo!

riche con meno difficoltà di manovra, anche con il vento (il meteo "vietato" passa dai 10 nodi di ieri ai 20 di oggi: un bel salto) e con ingressi notturni consentiti a navi fino a 200 metri di lunghezza. Con in più la promessa di un tavolo permanente per studiare una migliore illuminazione notturna, anch'essa di prossima attuazione e foriera di ulteriori possibilità. Da

sottolineare che il contributo degli imprenditori privati è stato importante, e giustamente sottolineato: sia il Terminal Darsena Toscana, sia il terminal Lorenzini hanno contribuito economicamente ai lavori di allargamento (oggi siamo a 90 metri) e di approfondimento (a 13 metri) della famigerata "strettoia" del Marzocco. Altro importante contributo è venuto dallo Fratelli Neri, con la riduzione del numero dei rimorchiatori sia nelle manovre in avamposto che in porto, di giorno e di notte: a conferma che quando si fa squadra - come hanno ribadito sia Tarzia che Corsini - si

possono raggiungere risultati nell'interesse generale anche con il sacrificio meditato dei singoli operatori.

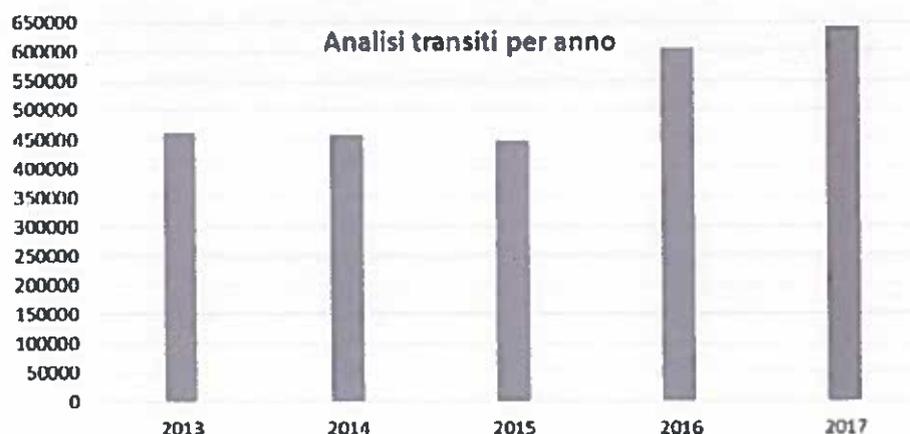
Nel presentare la nuova organizzazione degli ingressi e delle uscite in porto - l'ordinanza, ribadiamo, è in arrivo - è stato sottolineato più volte un "caveat": quello che i fondali rimangano gli attuali. Vuol dire, fuori di metafora, che se dalle porte vicine arriveranno di nuovo fanghi in Darsena Toscana e se non ci sarà una costante attenzione su tutto il canale che va dall'avamposto alla Darsena, Sesamo tornerà a chiudersi. Nell'incontro di martedì in Capitaneria e'erano tutti gli

imprenditori più importanti, compreso l'uomo di Msc, cioè della compagnia più importante che opera su Livorno - terminal Morosini - con le navi più grandi e più capienti. Si può davvero dire, come ha fatto l'ammiraglio Tarzia, che da Livorno parte la nuova via della seta all'italiana. E come ha ribadito Corsini che adesso Livorno può aspettare la Darsena Europa con più tranquillità, visto che dall'anno prossimo grazie al micro-tunnel in avanzata realizzazione la "strettoia" passerà a 120 metri di larghezza e 15 di profondità: e non sarà più definitivamente una strettoia. Musica nuova in cucina, finalmente. Alalà.

L'INTERPORTO VESPUCCI CHIUDE L'ANNO CON NUMERI IN CRESCITA

## Più treni e più merci con oltre 500 addetti

Cresce anche il numero delle imprese insediate nel comprensorio - Il bilancio per la prima volta attivo



**GUASTICCE** - Un 2017 positivo con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari: i numeri dei traffici relativi all'anno che si è appena concluso confermano la buona salute dell'Interporto Vespucci. Nel 2017 il numero di transiti totali presso i varchi interportuali è stato di 650.000 autotreni rispetto ai 605 mila del 2016, con un incremento pari a circa il 7%

del flusso logistico. In totale sono state movimentate 6 milioni di tonnellate di merce di varia natura. Si nota inoltre un incremento del traffico ferroviario. Nel 2017 sono arrivati e partiti dall'Interporto 424 treni, con un aumento generale del 19,8% rispetto all'anno precedente. Il Polo di Guasticce - sottolinea l'Autorità portuale di sistema - sta diventando sempre di

più un hub strategico per il Sistema Portuale del mar Tirreno Settentrionale. Ad oggi sono insediate presso l'interporto 57 imprese che generano un fatturato complessivo annuo di circa 326 milioni di euro con un'occupazione diretta di 536 addetti a cui si aggiunge un indotto di circa 693 addetti. E infine per la prima volta da anni il bilancio risulta in attivo.

## Porto Ancona: Giampieri, prolungamento binari a molo sud

In due anni trasporto container in buona parte su ferrovia



(ANSA) - ANCONA, 16 FEB - "Crediamo fortemente nell'intermodalità. E' in fase di completamento la progettazione di un tratto dei binari, per 550 metri di lunghezza, che arriveranno direttamente in banchina al molo Sud. Lavoriamo affinché, entro due anni e mezzo, il trasporto dei container possa avvenire, in buona parte, attraverso la ferrovia. Questo con grande beneficio per l'ambiente e per l'integrazione nei trasporti". Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del medio Adriatico Rodolfo Giampieri, durante l'incontro con gli altri partner del progetto Newbrain per potenziare il trasporto intermodale integrato e migliorare le connessioni tra i principali nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica. Una scelta, ha aggiunto Giampieri, che ha l'obiettivo "di far diventare strutturato e strategico il rapporto con la sostenibilità, un fattore che è ormai fondamentale per la competitività delle imprese e, quindi, per la creazione di sviluppo e occupazione. Insieme ai porti di Venezia, Bar, Igoumenitsa e Bari iniziamo così il percorso dell'Autostrada del mare sul quale vogliamo correre velocemente". Il progetto di prolungamento dei binari all'interno del porto è oggi possibile perché le gallerie ferroviarie di Cattolica, dopo gli interventi di Rete ferroviaria italiana, si possono attraversare con i treni che trasportano i container, parte di un piano nazionale, ha spiegato Roberto Laghezza, direttore linea adriatica di Rfi, "che punta al potenziamento delle connessioni terrestri e, in particolare, a quello che viene definito "ultimo miglio" nell'integrazione fra le connessioni, come nel porto di Ancona.

Lo scalo marchigiano è così "già parte del collegamento intermodale che dal centro Italia sale verso il nord Europa e quella dell'est. Il prossimo passo sarà arrivare fino a Bari".

AD ANCONA CON IL CO-FINANZIAMENTO DEL PROGRAMMA EUROPEO ADRION

## Il progetto Newbrain per sviluppare intermodalità

Si punta a potenziare il trasporto integrato e migliorare le connessioni fra i nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica - Primo incontro dei partner, capofila l'Autorità di sistema - Un premio di laurea



Rodolfo Giampieri

ANCONA - Potenziare il trasporto intermodale integrato e migliorare le connessioni tra i principali nodi logistici della Macroregione Adriatico Ionica. Nasce con questi obiettivi il progetto Newbrain dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, cofinanziato dal programma europeo Adrion, che ha anche lo scopo di rafforzare il coordinamento transnazionale tra gli operatori della logistica, aumentando le loro capacità di investimento nel settore. L'iniziativa viene realizzata con un partenariato composto da Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Interporto Padova, Il-Istituto trasporti e logistica, Autorità portuale di Igoumenitsa (Grecia), Porto di

Bar (Montenegro), Camera di Commercio del Pireo delle piccole e medie imprese (Grecia) e Internodal Transport Cluster (Croazia). Domani si tiene il primo incontro fra i partner per fare il punto sulle attività del progetto che può contare su risorse per 1,5 milioni di euro di cui 280 mila euro dell'Autorità di sistema e che avrà una durata di due anni.

Giovedì, nella Sala Marconi dell'AdSPad Ancona alle 10, ci sarà l'incontro pubblico dedicato a "Le autostrade del mare nell'implementazione della strategia macroregionale Eusair", un confronto sullo sviluppo delle connessioni intermodali fra porti, autostrade mediterranee, ferrovie, infrastrutture stradali. Interverranno il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, Andreas Ntais, presidente [della Autorità portuale](#) di Igoumenitsa, Roberto Laghezza, direttore della linea adriatica di Rfi, Guido Perosino, amministratore unico Quadrilatero, Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona, il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto di Ancona, l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, iniziativa Adriatico Ionica, i rappresentanti di Adrion e di Rete autostrade mediterranee.

"La naturale apertura del porto di Ancona e di tutto il sistema portuale verso i collegamenti e i traffici internazionali viene rafforzata dalle possibilità che nascono dal coope-

rare con i Paesi del mare Adriatico e dello Ionio all'interno della Macroregione - afferma il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, quelli che potrebbero apparire come mari chiusi sono in realtà la porta d'Oriente dell'Unione europea, bacini verso cui Bruxelles sta cominciando a spostare la sua attenzione con la strategia macroregionale Adriatico Ionica. Si tratta di un'opportunità dalle quale tutti noi, protagonisti insieme di questi territori, possiamo creare e promuovere grandi occasioni di sviluppo, di crescita del lavoro per le imprese e di occupazione".

A fine mattina, sarà consegnato il premio di laurea "Giuseppe Cingolani" per un'analisi sul tema dell'impatto economico del porto di Ancona sul territorio, promosso dal Circolo Riccardo Lombardi di Ancona, in collaborazione con l'Autorità di sistema e con il patrocinio dell'Università Politecnica delle Marche. Il riconoscimento è dedicato ad una grande figura del mondo della pesca e della crescita dello scalo dorico, Cingolani, scomparso nel 2014, è stato presidente della Cooperativa Pescatori di Ancona e di PromAdria, associazione della Camera di Commercio di Ancona per lo sviluppo economico dell'Adriatico, e può essere considerato uno degli ispiratori della cooperazione fra i Paesi del mare Adriatico.

# L'Informatore Navale

---

## NAPOLI, SALERNO, CASTELLAMMARE DI STABIA Andamento dei traffici 2016/2017



[Napoli, 19 febbraio 2018 – Voci di traffico dei porti del sistema campano.](#)

[TABELLA STATISTICA DEI TRAFFICI 2016-2017](#)

# Informazioni Marittime

---

## 2017, porto di Taranto perde 3 milioni di tonnellate



Un 2017 in flessione a doppia cifra per il porto di Taranto. L'anno scorso lo scalo pugliese **ha movimentato** 21,6 milioni di tonnellate merce, circa 3 milioni di tonnellate in meno, pari al 12,2 per cento in meno.

**Le rinfuse liquide sono state 4,6 milioni di tonnellate (-17,1%), quelle solide 11,3 milioni di tonnellate (-17,4%). Crescono le merci varie a 5,7 milioni di tonnellate (+5,8%) ma i rotabili sono stati pari a 2 mila tonnellate, in calo del 90 per cento.**

**Gli imbarchi sono stati pari a 9 milioni di tonnellate (-3%), gli sbarchi pari a 12,6 milioni di tonnellate (-18%).**

## Il Secolo XIX

---

### Taranto, crolla il traffico dello scalo: -12%

TARANTO. Debacle nel 2017 per il porto di Taranto. Lo dicono i dati complessivi dell'Autorità portuale di sistema del Mar Jonio. Il calo del traffico generale, rispetto al 2016, è del 12,2%: da 24,668 milioni di tonnellate del 2016 a 21,648 milioni nel 2017. Arretrano tutti i comparti rilevati ad eccezione del traffico passeggeri. Pesante il dato relativo al traffico ro-ro su cui lo scalo aveva puntato: -90,1%. Calano le navi che hanno toccato lo scalo: -13,3% (dalle 2262 navi del 2016 alle 1962 dell'anno scorso).

# Il Nautilus

---

## Nel porto di Manfredonia istituito il Pif



**MANFREDONIA** – L'istituzione al Porto di Manfredonia del Punto di Ingresso Fitosanitario (PIF) per i primi controlli all'arrivo dei cereali nel territorio comunitario, costituisce secondo Confindustria Foggia un ulteriore tassello alle attività di rilancio e sviluppo dell'importante infrastruttura portuale di Capitanata.

L'attesa firma al decreto da parte del Ministero delle Politiche Agricole assegna ora al Porto di Manfredonia – dopo il PED/PDI, punto per l'importazione riconosciuto nel settembre 2016 – una delle poche strutture transfrontaliere presenti in Italia ed adibite ai prelievi, al campionamento ed al disbrigo delle procedure amministrative per le merci da sottoporre ai controlli fitosanitari, consentendo, quindi, di far confluire in Capitanata movimentazioni di merci prima destinate ad altri porti.

“Esprimo grande soddisfazione per il risultato che corona due anni di duro lavoro e desidero pertanto ringraziare le aziende e tutti i rappresentanti istituzionali che hanno condiviso ed accompagnato questa iniziativa fortemente voluta da Confindustria Foggia e dalle imprese del settore, ha dichiarato il Presidente degli Industriali di Capitanata, Gianni Rotice. Un esempio concreto di lavoro di squadra che ci ha visto impegnati assieme al Presidente della Sezione Terziario e Servizi di Confindustria Foggia, Pio de Girolamo, al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi – con il quale mi onoro di collaborare nel Comitato di Gestione -, ed alla struttura dell'Autorità medesima nella persona di Piero Bianco”.

“Un ringraziamento ed un plauso particolare – ha aggiunto Rotice – sento inoltre di rivolgere a Colomba Mongiello, della Commissione Agricoltura della Camera dei Deputati, per la sua efficace azione di coordinamento e sostegno che ha portato al conseguimento dell'importante risultato. Sono questi – ha concluso Rotice – gli esempi virtuosi di sinergia e collaborazione istituzionale che occorre trasferire ad altre tematiche per aumentare le opportunità e le occasioni di crescita per il nostro territorio”.

Da domani la visita ai porti delle due regioni da parte del coordinatore europeo Pat Cox

## Sicilia, Calabria e il Corridoio

*Il ruolo strategico del Sud tra Scandinavia e Mediterraneo e la rete "Ten-T"*

**Messina** Non è una semplice visita di cortesia ma un importante momento di confronto tra l'Europa e la Sicilia e la Calabria. Da domani, per tre giorni, tocca lo Stretto e sbarca nell'Isola il coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Pat Cox, il quale incontrerà le autorità e i maggiori esponenti regionali nel settore dei trasporti.

La visita è stata promossa e organizzata da Alessandra Arcodia, fondatrice e direttrice dell'associazione non profit "Wisdo Public Policy&Management", in collaborazione con la Commissione europea, la presidenza della Regione siciliana, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, l'Autorità di sistema della Sicilia Orientale, l'Autorità portuale di Messina e Rfi. Il coordinatore europeo è il massimo esponente della Commissione europea per lo sviluppo del Corridoio delle reti di trasporto trans-europee (Ten-T) che dalla Scandinavia raggiunge Malta, attraversando Germania e Italia. Durante la visita, Pat Cox, discuterà con ciascuno degli attori coinvolti di quali siano le più gravi carenze infrastrutturali, quali i collegamenti mancanti, e su quali opere strategiche dovranno essere concentrati gli investimenti in infrastrutture di trasporto per promuovere la competitività e lo sviluppo economico di Sicilia e Calabria.

L'occasione offerta da "Wisdo" è unica, infatti per la prima volta il responsabile del Corridoio visita il Sud Italia, confrontandosi con le autorità regionali e gli stakeholders.

La visita avrà inizio a Palermo, nel pomeriggio di domani, nella sede dell'Autorità della Sicilia Occidentale, dove Pat Cox incontrerà il presidente Pasqualino Monti. Il giorno successivo, ad Augusta, la delegazione europea visiterà l'Autorità di sistema della Sicilia Orientale e alcuni rappresentanti del settore industriale, mentre, durante il viaggio in treno in direzione Messina, si terrà l'incontro con le autorità ferroviarie, l'Autorità portuale di Messina e rappresentanti della società civile. A Messina si prevede la visita ai terminali di approdo dei traghetti alla quale seguirà il trasferimento a Villa S. Giovanni. Il 21 febbraio l'itinerario terminerà con la visita del porto di Gioia Tauro. Sarà un'occasione, se colta dalla nostra classe politica, per porre al coordinatore del Corridoio la richiesta di inserire il sistema portuale di Messina-Milazzo tra i porti "core" della rete europea Ten-T. « "Wisdo" - afferma la direttrice Alessandra Arcodia -, nell'ultimo anno ha instaurato un intenso dialogo con la Commissione europea per dare alla Sicilia e alla Calabria un ruolo strategico all'interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Sarà fondamentale per il rafforzamento della crescita economica non solo delle regioni meridionali, ma di tutta l'Europa».(l.d.)

Arriva oggi in Sicilia e sarà domani nella nostra città il coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo Pat Cox

## Messina-Milazzo, posta in palio decisiva

*In ballo l' inserimento dei nostri porti nella Rete "core" e la questione delle infrastrutture*

Lucio D' Amico Arriva per la prima volta in Sicilia e Calabria il coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l' irlandese Pat Cox, il sessantacinquenne giornalista e presentatore televisivo, approdato alla politica nel 1988 e già presidente del Parlamento europeo tra il 2002 e il 2004.

Cosa dovrebbe fare una classe politica e dirigente degna di tal nome? La risposta la daremo alla fine, prima è necessario spiegare l' importanza di questa tre giorni tra Palermo, Messina e Gioia Tauro, organizzata a visita è stata promossa e organizzata da Alessandra Arcodia (colei che ha fondato e dirige l' associazione non profit Wisdo Public Policy & Management e che è originaria di San Marco d' Alunzio), in collaborazione con la Commissione europea, la presidenza della Regione siciliana, le Autorità di Sistema portuale della Sicilia Occidentale e Orientale, l' Autorità portuale di Messina e Rete ferroviaria italiana. Cox domani, durante il viaggio in treno da Augusta a Messina, incontrerà le autorità ferroviarie, il commissario della nostra Authority Antonino De Simone e i rappresentanti della società civile. Una volta arrivato alla Stazione, è prevista la visita ai terminali di approdo dei traghetti alla quale seguirà il trasferimento a Villa S. Giovanni e poi a GioiaTauro.

Lo abbiamo anticipato già ieri, lo ricordiamo oggi: Pat Cox è il massimo esponente della Commissione europea per lo sviluppo del Corridoio delle reti di trasporto trans-europee (Ten-T) che dalla Scandinavia raggiunge Malta, attraversando Germania e Italia. Durante la sua tre giorni al Sud discuterà con ciascuno degli attori coinvolti su temi cruciali: le carenze infrastrutturali, i collegamenti mancanti, le opere strategiche per le quali dovranno essere concentrati gli investimenti in infrastrutture di trasporto per promuovere la competitività e lo sviluppo economico di Sicilia e Calabria.

Le reti di trasporto trans-europee sono decisive nell' organizzazione dei sistemi della mobilità nel Vecchio Continente e delle stesse Autorità di sistema individuate dalla riforma della portualità e della logistica firmata dal ministro Graziano Delrio.

È stato detto e scritto in tutte le salse: sono rimaste in piedi, da 24 che erano, solo le Autorità di sistema collegate ai porti "core", cioè a quelle realtà portuali inserite nella Rete Ten-T. Ma è proprio questo il

## -segue

---

punto cruciale di tutti i ragionamenti che sono stati fatti, o non fatti, in questi ultimi anni: la scelta dell' inserimento dei porti "core" è stata sempre politica, spesso slegata dagli effettivi numeri, perché altrimenti il sistema Messina-Milazzo avrebbe dovuto obbligatoriamente essere inserito nella Rete. Il porto di Augusta venne compreso nell' elenco grazie all' opera di convincimento politico svolto dall' allora ministra del governo Berlusconi, la siracusana Stefania Prestigiacomo.

E, dunque, veniamo alla domanda iniziale: arriva il coordinatore europeo, cosa dovrebbe fare chi rappresenta Messina (il sindaco Accorinti, diciamo subito, non ci sarà perché nella stessa giornata parteciperà a un incontro a Stoccolma sul cambiamento climatico...) e l' area dello Stretto? Dovrebbe fare una battaglia di quelle tipo "Trono di spade" o "Signore degli anelli", una battaglia epica per fare inserire Messina e Milazzo tra i porti "core", rimuovendo dunque il pretestuoso ostacolo addotto per "scippare" il nostro territorio dalla sua legittima Autorità di sistema portuale. E in ballo c' è anche la questione Ponte.

Temiamo, invece, che i rappresentanti di Palermo e di Catania-Augusta si prenderanno la scena e che Messina, non difesa adeguatamente, farà come al solito la parte di "cenerentola". Speriamo di sbagliarci.

## Tempo Stretto

---

### Porto di Tremestieri, sabato via al dragaggio. Lunedì aprirà uno scivolo

La draga Rex II, che dovrà intervenire a Tremestieri, ha ripreso la navigazione verso il porto di Messina dal porto di Crotona, dove era stata costretta da una sosta tecnica dovuta alle avverse condizioni di mare riscontrate lungo la rotta. La Società Lmd di Chioggia ha assicurato all' Autorità portuale che il mezzo marittimo giungerà sulle aree di lavoro nella tarda mattinata di sabato 17 febbraio e inizierà le operazioni di escavo nella stessa giornata, dopo aver provveduto al rilievo dei quantitativi ed alla stesura del piano di dragaggio. Ciò determinerà l' apertura di almeno uno scivolo dell' approdo di Tremestieri entro la giornata di lunedì 19.

La motonave Rex II ha iniziato le operazioni di dragaggio, si punta a riaprire entro domani uno dei due scivoli

## Tremestieri, ricomincia la lotta alla sabbia

*Tutti i problemi di questi approdi confermano, però, che senza di essi la città è in mano ai Tir*

Domenico Bertè Ha iniziato a mordere la sabbia la "Rex II". Ci sono volute due settimane perché si iniziasse a demolire il muro di ghiaia che si è creato all'imboccatura del porto a sud. Un'operazione, quella della pulizia dei fondali, che avrà un paio di step prima della conclusione. Il primo obiettivo è quello che torni disponibile nel più breve tempo possibile almeno uno scivolo, per alleggerire il peso del transito dei mezzi pesanti in città, da dove scorrazzano, dal 3 febbraio. Per arrivare all'uso anche condizionato di un approdo dovrebbe essere solo questione di ore. Forse già stasera, ma comunque entro domani, promettono gli addetti ai lavori, dovrebbe esserci la possibilità di far effettuare alla Capitaneria di porto tutti i rilievi che servono per poter dare il via libera, pur parziale, all'utilizzo della rada destinati ai tir. La draga arrivata da Chioggia ha impiegato oltre una settimana per raggiungere Messina, bloccata due volte dal maltempo e costretta a trovare riparo a Molfetta e poi a Crotone.

Ieri dopo la nuova ordinanza firmata dal comandante Nazareno Laganà, ha iniziato a tirar via sabbia da quell'isola di almeno 60 metri di lunghezza per 40 di larghezza che è emersa, come Ferdinanda nel Canale di Sicilia, e che ora deve sparire. Ha cominciato dalla parte più esterna proprio per allargare la luce del porto, adesso ridotta a pochissimi metri, per consentire dunque di poter far attraccare allo scivolo 2, i traghetti da domani. I rilievi effettuati in precedenza hanno stimato in almeno 22.000 i metri cubi di sabbia depositatisi sotto il molo. Un accumulo iniziato a dicembre, alimentato dallo scirocco e che non è stato possibile arginare prima, con una pulizia preventiva, perché l'autorizzazione della Regione a trasferire il materiale non è arrivata in tempo, se non per questo dragaggio, quando era troppo tardi, per tenere aperto il porto. Questo perché quel protocollo che rendesse routinaria l'operazione di pulizia dei fondali da sedimenti fra Autorità portuale e assessorato regionale al Territorio e Ambiente, non è mai stato definito e così si prosegue con autorizzazioni "ridotte" e che hanno tempi di rilascio incompatibili con uno dei porti principali del Paese. Aver potuto dragare preventivamente, nella stagione dello scirocco, avrebbe evitato che il carico di circa 900 mezzi pesanti

al giorno (questo il picco nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì) finisse sulle strade urbane di Messina. Dicevamo due step per arrivare a fine lavori. Il primo è quello dell'apertura immediata di almeno uno scivolo, il secondo è quello della pulizia complessiva del porto. Per questo, invece, ci vorrà buona parte di questa settimana, poiché la Rex II viaggia a una media di 3500, 4000 metri cubi trasferiti al giorno e se la stima di 22.000 m<sup>3</sup> sarà confermata, i conti sono presto fatti. Tutta questa sabbia sarà portata nei fondali prospicienti le zone di via Veglia e Carbonara, sempre a Tremestieri.

Sviluppo del porto e nuova banchina XX Luglio

## Aspettando la ripresa dei lavori

*Due anni di paralisi per una perizia di variante, adesso serve uno scatto*

Milazzo Banchina XX Luglio, tutto sarebbe stato sbloccato ma la verità è che il cantiere è ancora fermo.

La cosa più inquietante è il silenzio generale. Nulla dice l' **Autorità portuale** che pure aveva anticipato che nel Comitato **portuale** di fine gennaio avrebbe votato la perizia di variante (poco più di un milione di euro) per far ripartire i lavori, nulla dice l' Amministrazione comunale, che a quanto pare a quella riunione di Comitato non è intervenuta, silenzio anche da parte del Consiglio comunale nonostante il presidente Nastasi avesse assicurato un nuovo rapporto col commissario De Simone. Silenzio infine anche da parte del direttore dei lavori. Eppure l' **Autorità portuale** ha una sua sede a Milazzo. Basterebbe poco per stabilire un contatto. E invece il silenzio in questo caso è tutt' altro che d' oro e non vorremmo che fossero sorti altri intoppi. Di sicuro l' impresa che sino a due anni fa ha effettuato i lavori non è più tornata a Milazzo. Occorrerà fare una nuova gara con tempi che sarebbero indefinibili? O cosa ha bloccato la ripresa di un' opera importantissima per Milazzo visto che l' iter burocratico sarebbe stato definito anche presso la Corte dei Conti già da oltre un mese? Interrogativi ai quali qualcuno dovrà dare risposta.

«La perizia di variante - hanno spiegato i tecnici dell' **Autorità portuale** - e la successiva revisione sono nate a seguito della necessità di minimizzare i volumi di escavo considerato che la soluzione originaria dei cassoni comportava la necessità di imbasamento degli stessi. Pertanto il passaggio alle palancole avrebbe permesso di minimizzare tali quantità. Fra l' altro - scrive ancora l' **Autorità portuale** - la discarica originariamente individuata (Valdina) in progetto, era stata nel frattempo chiusa e per conferire il materiale scavato ad altra discarica in possesso delle necessarie **autorizzazioni**, i costi sarebbero lievitati tantissimo. La perizia ha riguardato solo le caratteristiche costruttive della banchina lasciando invariato tutto il resto. È chiaro che ha dovuto subire l' iter di approvazione anche da parte del ministero delle Infrastrutture e di quello dell' Ambiente».

«Sarebbe opportuno che l' Amministrazione facesse sentire la propria voce nei confronti dell' **Autorità portuale** che sino ad ora si è limitata ad alcune assicurazioni in sede di Comitato - afferma l' associazione "Nuova Milazzo" -. Anche perché parliamo di un' opera che risale ormai a quasi un

decennio e che ha sommato problemi su problemi.

E che rischia di essere vecchia ancor prima di essere terminata».(r.m.)

L' emergenza Tir dovrebbe rientrare gradualmente, entro giovedì o venerdì sarà fruibile anche l' altro scivolo

## Tremestieri, nella notte riaperto uno dei due approdi

Domenico Bertè Riapre Tremestieri. Un solo scivolo ma almeno il grosso della navigazione "pesante" potrà tornare nella sua "location" naturale liberando la città dall' invasione dei Tir subita nelle ultime due settimane.

"Rex II", la draga arrivata da Chioggia dopo una settimana di viaggio, in un giorno ha già aperto il primo varco nel muro di sabbia che si è creato all' imboccatura del porto consentendo la riapertura, pur parziale, dopo 15 giorni di stop assoluto. È, dunque, bastato il pomeriggio del sabato e otto ore di lavoro ieri, per garantire un' apertura di trenta metri all' ingresso del porto.

È il minimo consentito perché una nave (larga 18) possa entrare e attraccare allo scivolo di terra, il numero uno.

Ieri pomeriggio, alle 16,30, i rilievi sono stati effettuati dalla Capitaneria di porto, con i rappresentanti di **Autorità portuale** e Comet, l' azienda che gestisce i due approdi esistenti a Tremestieri. In quei 30 metri è stato riscontrato che c' è una profondità minima di 5 metri e mezzo e così in serata è arrivata la nuova ordinanza del comandante Nazzareno Laganà che dalle 23 di ieri ha consentito l' uso di uno scivolo.

Il programma dei lavori adesso prosegue con lo step due. Al ritmo di 4000 metri cubi di sabbia trasferiti al giorno, già domani mattina si potrebbe valutare l' apertura alternata dei due scivoli. Serviranno però 50 metri di apertura, sui 100 complessivi.

Per avere il porto completamente sgombro, invece, occorrerà attendere giovedì o venerdì, visto che in totale sono 22.000 i metri cubi di sedimenti che si sono infilati, con lo scirocco, nel porto.

Già oggi, dunque, ma soprattutto domani, in centro città ci si accorgerà della riapertura, pur a metà, del porto. Le corse da e verso il continente, potranno essere una quarantina e questo dovrebbe eliminare il grosso dei Tir in città.

Solo in caso di lunghe attese nella chiocciola di Tremestieri, scatteranno le deroghe per l' utilizzo dei porti in centro città da parte dei mezzi pesanti. Quindi la parte più critica dell' ennesima emergenza provocata da scirocco e mareggiate può dirsi terminata e, al di là dei ritardi dovuti al maltempo che ha bloccato la Rex II due volte nel suo viaggio, è stato importante il coordinamento fra l' **Autorità portuale**, la Comet e la Capitaneria per ridurre al massimo i tempi di riapertura.

Adesso servirà la stessa pianificazione per massimizzare le corse su Tremestieri anche con un solo

scivolo per evitare che scattino troppe deroghe, specie da domani a giovedì quando è atteso il picco dei viaggi commerciali dalla **Sicilia** verso il nord e viceversa, con una media di un migliaio di camion al giorno che transitano da **Messina**.

Il coordinatore di labormetro michele bisignano non ha dubbi: tocca alla regione siciliana non escludere Giammoro

## «Musumeci assegni le aree della Zes al nostro territorio»

«Le dichiarazioni rilasciate dal presidente della Regione Musumeci e dal vicepresidente Armao sulla "Zes" fanno emergere un netto contrasto riguardo alle procedure da adottare per evitare che, anche su tale ipotesi di sviluppo, Messina venga tagliata fuori». A dichiararlo è il coordinatore di LaborMetro Michele Bisignano, secondo il quale «è necessario ricostruire i passaggi che hanno portato al possibile utilizzo di tali meccanismi di sviluppo territoriali. L'istituzione delle "Zes" è stata promossa dal Governo nazionale dopo una interlocuzione con l'Unione europea, in quanto la normativa doveva essere in linea con il Codice comunitario doganale, ed è stata oggetto di un decreto convertito poi in una legge oggi vigente, definita decreto per il Sud. Per cui qualsiasi modifica prospettata dovrebbe superare tali paletti ed implicherebbe tempi lunghissimi. Anche perché nel frattempo si è consumato un passaggio fondamentale previsto dalla legge stessa, e consistente nell'approvazione dei Regolamenti attuativi delle Zes, nella conferenza unificata Stato-Regioni, svoltasi nel dicembre dello scorso anno.

In tale sede - spiega Bisignano - sono stati stabiliti anche i valori massimi di superficie per

le varie regioni meridionali, utilizzabili per le varie aree destinate a Zes. Aree che come dispone la legge, possono anche non essere territorialmente adiacenti, e debbono fare riferimento a zone portuali con i requisiti di porti core o comprehensive, e possono, a differenza di quanto è stato sostenuto, assumere la caratteristica di Zes interregionali. Per la Sicilia, è stata individuata una certa quantità di superficie, che il governo regionale dovrà suddividere nelle varie realtà territoriali.

E questa è una responsabilità che va assunta adesso - insiste Bisignano -, invece di tirare fuori dal cilindro Zone speciali regionali, che non possono avere assolutamente i vantaggi delle altre Zone economiche. Probabilmente invece, la suddivisione dei circa 4500 ettari di superficie da destinare a Zes è stata già decisa seguendo la solita logica della "Binacria" sull'asse Catania-Palermo. È necessario chiedere al presidente della Regione che una parte di questi volumi di superficie facciano riferimento al nostro territorio provinciale.

Il coordinatore Labormetro: un netto contrasto riguardo alle procedure da adottare

## Zes, Bisignano: per Messina non è un regalo, ma un diritto

A seguire la nota di Michele Bisignano (nella foto), coordinatore Labormetro : Le dichiarazioni rilasciate dal Presidente della Regione Musumeci e dal Vice Presidente Arma sulla ZES fanno emergere un netto contrasto riguardo alle procedure da adottare per evitare che, anche su tale ipotesi di sviluppo, Messina venga tagliata fuori . E' necessario quindi ricostruire i passaggi che hanno portato al possibile utilizzo di tali meccanismi di sviluppo territoriali.L' istituzione delle ZES è stata promossa dal Governo Nazionale dopo una interlocuzione con l' Unione Europea, in quanto la normativa doveva essere in linea con il Codice Comunitario Doganale, ed è stata oggetto di un decreto convertito poi in una legge oggi vigente, definita Decreto per il Sud.Per cui qualsiasi modifica prospettata dovrebbe superare tali paletti ed implicherebbe tempi lunghissimi.Anche perchè nel frattempo si è consumato un passaggio fondamentale previsto dalla legge stessa, e consistente nell' approvazione dei Regolamenti attuativi delle ZES, nella conferenza unificata Stato-Regioni, svoltasi nel dicembre dello scorso anno.In tale sede sono stati stabiliti anche i valori massimi di superficie per le varie regioni meridionali, utilizzabili per le varie aree destinate a ZES. Aree che come dispone la legge, possono anche non essere territorialmente adiacenti, e debbono fare riferimento a zone portuali con i requisiti di porti core o comprehensive, e possono, a differenza di quanto è stato sostenuto, assumere la caratteristica di ZES interregionali.Per la Sicilia, è stata individuata una certa quantità di superficie, che il governo regionale dovrà suddividere nelle varie realtà territoriali.E questa è una responsabilità che va assunta adesso, invece di tirare fuori dal cilindro zone economiche speciali regionali, che non possono avere assolutamente le caratteristiche e i vantaggi delle altre zone economiche speciali.Un regalo che peraltro, non si comprende come mai l' attuale Vice Presidente della Regione non ci abbia elargito anni fa quando faceva parte del Governo Lombardo.Probabilmente invece, la suddivisione dei circa 4500 ettari di superficie da destinare a ZES è stata già decisa seguendo la solita logica della "Binacria" sull' asse Catania-Palermo, e si tenta di mettere in campo escamotages, pensando che i messinesi siano perennemente disposti ad abboccare a tutti gli ami possibili.E' necessario senza perdere tempo richiedere con forza al Presidente della Regione, che una parte di questi volumi di superficie facciano riferimento al nostro territorio provinciale.Anche perchè sarebbe paradossale, che proprio il nostro territorio per il quale, prima ancora della promulgazione della Legge,era stata presentata una proposta per l' istituzione di una ZES, da parte del Senatore Mancuso e On. Garofalo, rimanga fuori.Mi auguro che chi rappresenta la città metropolitana assuma una iniziativa, raccordandosi con le forze sociali e politiche per presentare nei termini complessi una richiesta al governo regionale. Una richiesta che faccia riferimento all' area ex ASI di Giammoro, ed in parte alla piastra logistica di Tremestieri.Questi sono i fatti concreti.Tutto il resto, compreso le inesattezze e le contraddizioni, appartengono al perenne clima elettorale ed alle promesse da marinaio che spesso lo caratterizzano.

L' assessore Turano

## La Regione promette un' accelerazione «Non c' era nulla di pronto»

Palermo. Niente paroline magiche o ricette da miracolo che lasciano ogni cosa al loro posto. Ma, al tempo stesso, la convinzione che le Zes (Zone economiche speciali) potrebbero contribuire a dare ulteriore impulso allo sviluppo del porto e all' intera economia, fa breccia nel nuovo corso del governo regionale. Si tratta di aree collegate a zone portuali, destinarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, utili a favorire nell' Isola lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno, attraendo anche investimenti dall' estero.

Mimmo Turano, assessore alle Attività produttive riconosce lo stallo iniziale da cui parte in questa materia l' azione del nuovo esecutivo: «Nella fase di ricognizione delle cose fatte da chi ci ha preceduto svolta non abbiamo trovato un solo rigo che parlasse di Zes. Questo non ci ha impedito di mutuare da subito l' esperienza di altre regioni che hanno già sviluppato alcuni interventi, come la Campania. Per questa ragione abbiamo istituito un tavolo tecnico che tenga conto del coinvolgimento dei nuovi direttori generali appena nominati e dei direttori delle Autorità portuali».

Un primo incontro con i responsabili delle università, delle autorità portuali di sistema si svolgerà all' inizio della prossima settimana.

In Sicilia le Zes potrebbero essere da due a tre: «La Sicilia ha diritto a 3778 ettari di Zes. Sono solitamente aree connesse ai porti. Ripeto, siamo all' anno zero, per quello che abbiamo trovato, ma al tempo stesso abbiamo già individuato una serie di cose da fare per accorciare i tempi e offrire a breve uno step operativo che serva a un effettivo rilancio reale dell' economia siciliana».

Secondo una parte dello studio sviluppato, le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro pubblico di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati. Senza contare, tra le premesse illustrate, la parte di analisi per cui nelle zone economiche speciali risulta solitamente un aumento dell' export del 40% in più rispetto a quello abitualmente generato sul territorio.

Per Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, studi e ricerche per il Mezzogiorno, «la Sicilia può svolgere un ruolo strategico per lo sviluppo di tutta l' economia del mare italiana anche grazie alla sua posizione geografica al centro del Mediterraneo. I nostri studi mettono in evidenza che la regione

scambia via mare oltre l' 80% delle sue merci e che ha un importante ruolo nell' ambito del traffico Ro-Ro - un modo di trasporto fortemente votato al rispetto dell' ambiente ed alla sostenibilità - e dove il porto di Palermo ha una posizione rilevante».

Deandreis poi approfondisce alcuni aspetti che, evidenziati nello studio, racchiudono un' importante proiezione da utilizzare con interesse: «Occorre puntare di più sugli investimenti in infrastrutture e logistica, e sull' internazionalizzazione del sistema produttivo; le due chiavi che possono consentire ai porti di cogliere a pieno le opportunità di un Mediterraneo che sta diventando sempre più centrale nei traffici marittimi mondiali».

G. B.

# La Sicilia

---

«L' economia del mare decisiva per nuovi investimenti e strategie sinergiche» Infrastrutture

## Si scrive Zes si legge speranza «Lo sviluppo passa dai porti»

Giuseppe BiancaPalermo. Le zone economiche speciali confermano immutato un potenziale che attende di potersi trasformare con gli strumenti adeguati e nei tempi più reattivi possibili, nel miglior volano per l' economia dell' Isola.

Il rapporto presentato ieri da Srm (Studi e Ricerche Mezzogiorno), nel corso del convegno "Economia del mare, opportunità di sviluppo per il territorio", svoltosi ieri nella sede di Banca Nuova (Gruppo Intesa Sanpaolo) di Palermo, promosso da Intesa Sanpaolo in collaborazione con Srm (Studi e Ricerche Mezzogiorno) ha inoltre confermato il potenziale che tra Zes e vie del mare può innescare una crescita esponenziale dei valori in campo.

La recente iniziativa normativa volta a istituire le Zes nel Mezzogiorno potrebbe contribuire a dare ulteriore impulso allo sviluppo del porto e all' intera economia. La legge pone in essere una politica di sviluppo istituzionale fondata su aree ben individuate dove strategicamente si pone il "Porto al centro" dell' economia, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l' infrastruttura marittima ed il sistema di imprese che ruotano intorno ad essa.

Un' analisi, messa nero su bianco: «La Sicilia ha nel mare la sua ovvia direttrice di traffico: la quota di import-export via mare della regione pertanto è l' 80%, pari a 14 miliardi di euro circa. Attraverso questa via serve specialmente con il Medio Oriente (40%) e i Paesi extra-Ue (17%). Collegata alla sua vocazione Energy, il traffico internazionale siciliano vede privilegiare in import-export i prodotti carbone, greggio e gas (53%) e petroliferi e coke (35%), seguono i prodotti chimici (6%) e quelli agroalimentari (3%)».

Sull' effettivo valore delle zone economiche speciali non ha avuto dubbi neanche Pierluigi Monceri, direttore regionale di Intesa Sanpaolo che ha sviluppato un focus sul ruolo strategico dell' economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni: «Vi sono grandi possibilità di crescita legate allo sviluppo del diportismo e all' istituzione delle Zes che possono fungere da vera forza di sviluppo attraendo investimenti. È uno sviluppo necessario per assicurare all' Isola opportunità di crescita e rafforzare la sinergia con altri comparti, primo quello turistico, e per l' internazionalizzazione».

## - segue

---

Per quanto riguarda infine il diportismo, "con circa 15.700 posti barca complessivi ed oltre 200 posti dedicati ai mega yacht - conclude il report di Srm - la Sicilia è quinta in Italia nel diportismo e questo può essere un segmento da sviluppare considerate le potenzialità economiche di questo settore fortemente connesso al turismo. La spesa di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 milioni di euro (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 euro). La nautica da diporto ha un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti un occupato nel settore genera altri 6,4 occupati nel sistema economico. Un euro speso, ne attiva 4 nell' economia.

La Sicilia può svolgere un ruolo strategico per lo sviluppo di tutta l' economia del Mare Italiana anche grazie alla sua posizione geografica al centro del Mediterraneo. Ne è convinto Massimo Deandrei, direttore generale di SRM ( Studi e Ricerche Mezzogiorno) «I nostri studi mettono in evidenza che la regione scambia via mare oltre l' 80% delle sue merci e che ha un importante ruolo nell' ambito del traffico Ro-Ro - un modo di trasporto fortemente votato al rispetto dell' ambiente ed alla sostenibilità - e dove il Porto di Palermo ha una posizione rilevante».

La Sicilia si conferma inoltre un' importante piattaforma di riferimento per i traffici energetici del Paese: «il sistema portuale dell' isola- ha proseguito Deandrei, rappresenta il 23% dell' Italia ed il 50% del Mezzogiorno in termini del parametro chiave per individuare le grandi rotte del petrolio».

*GIUSEPPE BIANCA*

# La Sicilia

---

«Super Authority dello Jonio» Il presidente Annunziata: «Con le Zes ci giochiamo la partita europea, entro il 2020 spazio ad altri» L' ipotesi di accorpate Catania-Augusta con Messina-Milazzo? «Possibile, ma servono più mezzi»

Tony ZermoCatania. Cerchiamo di essere chiari. Le Zes, cioè le Zone economiche speciali che riguardano soprattutto i porti, non sono progetti in aria a scopo elettorale: se fosse stato così non ce ne saremmo occupati. In realtà sono una grande opportunità, anche se ancora in fase di rodaggio. L' iter è questo: l' Unione europea per le Zes stabilisce dei parametri in base al territorio, alla popolazione, all' economia della zona e via dicendo. Poi c' è una seconda fase ancora da definire: cioè le Regioni debbono calare questi parametri stabiliti in sede europea nella realtà territoriale e definire le aree di competenza delle Zes. È un compito non facile perché deve tenere conto di tanti fattori: ad esempio se la Zes si allarga con il retroporto è facile che vada a finire in un territorio dove c' è la competenza di altri Comuni. Un puzzle complicato, ma Regione siciliana si sta muovendo. Non vorremmo tuttavia che si perdesse del tempo, magari in attesa di vedere chi vince le elezioni del 4 marzo e di sapere chi siede al governo nazionale.

In Sicilia c' è anche la spinosa questione che riguarda i porti di Messina e di Milazzo, i quali, secondo gli accorpamenti decisi dal ministro

Graziano Delrio, dovrebbero essere inglobati ed eterodiretti dall' Autorità portuale di Gioia Tauro. E non perché in quel porto ci sia un pesante rischio mafia, ma perché Messina e Gioia Tauro sono realtà territoriali inconciliabili.

Abbiamo già detto che questa fusione sarebbe un grosso sbaglio e il neo presidente della Regione Nello Musumeci, nella sua visita dell' altro giorno a Messina, ha dichiarato che farà il possibile per rimediare all' errore del ministero dei Trasporti.

A questo punto le ipotesi sono due. Una è quella dell' istituzione di un' Autorità portuale dello Stretto che comprenda Messina e Milazzo, e perché no anche Reggio Calabria. Ma ovviamente ci sono resistenze ministeriali in quanto si verrebbe a creare una quindicesima Autorità di sistema, il che contraddice allo

## - segue

---

spirito della legge intesa come unificazione per rafforzare i porti. Poi c'è una seconda ipotesi che sembra più affascinante e più facile da realizzare, e cioè che Messina e Milazzo vadano a far parte con Catania e Augusta dell'Autorità di sistema del Mare Jonio, con la possibilità di ruotare la leadership, nel senso che il centro di comando potrebbe passare alternativamente a Catania, Augusta e Messina, fermo restando alla presidenza Andrea Annunziata, la cui attività è stata largamente apprezzata nella recente visita della commissione europea.

Dice Annunziata: «A proposito delle Zes, i parametri stabiliti dall'Ue, e noi ci dovremmo giocare una partita in Europa, stabiliscono la quantità di aree attribuibile alla Zes. Ed entro il 2020 si possono richiedere altre Zes per le zone svantaggiate. Ora la Regione siciliana sta lavorando per delimitare le aree delle Zes dei porti di Catania e Augusta. La commissione europea di recente ha apprezzato l'iniziativa del progetto di un cantiere navale tra i più importanti e innovativi del Mediterraneo, un cantiere che può portare lavoro ad Augusta dove c'è lo spazio sufficiente, ma anche a Catania, e che catturerà le navi che escono dal Canale di Suez. La commissione europea ci ha confermato che Augusta e Catania con la Zes e il cantiere navale hanno una straordinaria possibilità di crescita della Sicilia al centro del Mediterraneo. Quando saremo pronti i porti diffonderanno ricchezza in tutta l'Isola».

«Quando all'ipotesi di accorpamento di Messina e Milazzo con Catania e Augusta - prosegue Annunziata - è interessante e il problema non sarà certamente la presidenza, bensì quello di avere mezzi e uomini per fare funzionare la macchina, altrimenti sarebbe una Ferrari senza benzina».

Il vicepresidente siciliano e assessore al Bilancio non esclude l'ipotesi di una "Zes" regionale, prevista dallo Statuto autonomo

## Armao: Messina avrà la Zona economica speciale

*Ma dal Laboratorio Democratico arriva l'affondo: «Musumeci non ci prenda in giro e agisca subito»*

Lucio D' Amico «Allora, mettiamola così: l'autonomia finanziaria siciliana consente di introdurre anche le Zone economiche speciali regionali. È a questa ipotesi che stiamo lavorando, assieme ad altre soluzioni». L'assessore al Bilancio, e vicepresidente della Regione Gaetano Armao conferma quanto detto 24 ore prima dal presidente Nello Musumeci: «Non solo sarebbe scandaloso, ma è assolutamente impossibile che il sistema portuale Messina-Milazzo resti fuori dalle Zes. Una strada la troveremo». Un piccolo antefatto: «Quando la nostra Giunta si è insediata - spiega Armao -, il pacco era già stato confezionato, con il decreto che ha previsto due Zes per regione, dando ai Governi regionali solo la facoltà di indicare le delimitazioni, che poi sono quelle rese obbligate dalla presenza di porti "core" inseriti nella Rete europea. E, dunque, con scelte obbligate: da un lato, Palermo, dall' altro, Catania-Augusta. La Calabria ha una sua Zes, legata al porto di Gioia Tauro, che però non può arrivare fino allo Stretto». Risultato: Messina fuori da tutto, "cornuta e bastonata" per dirla col detto popolare.

Le strade sono due: interloquire con il Governo, valutare la possibilità di camminare per conto proprio facendo valere le prerogative dello Statuto autonomo. L'interlocuzione con il Governo nazionale - avviata sul fronte della Legge di bilancio, con la richiesta della Sicilia di ridiscutere i Patti finanziari (come scriviamo a pagina 4) -, di fatto, almeno sul "fronte Zes" è realisticamente non più fattibile.

Mancano pochi giorni alle nuove elezioni, a questo punto non si può non aspettare l'esito delle Politiche del 4 marzo. Il nuovo Governo, qualunque esso sia, dovrà dare risposte immediate, perché Messina non può più restare "sospesa" sul nulla, come se tra Gioia Tauro e Catania ci fosse solo il "deserto dei tartari".

Ma la novità prospettata da Armao avrebbe una valenza dal forte impatto: adoperando gli strumenti consentiti dallo Statuto, la Regione siciliana potrebbe istituire la Zona economica speciale regionale di Messina e Milazzo, con centro nell'area tirrenica di Giammoro. «Stiamo studiando l'ipotesi», ribadisce

## -segue

---

l'assessore al Bilancio.

Sull' altro fronte, però, arriva un duro affondo nei confronti della giunta Musumeci. A firmarlo è l'architetto Giuseppe Fera, a nome del "Laboratorio democratico": «Sulla Zes non lasciamoci scippare ciò che ci spetta. Ci appare pericolosa e nella sostanza poco praticabile - afferma Fera - l' ipotesi, fatta trapelare dal Governo regionale, di richiedere al Ministero la costituzione di una terza Zes per la Sicilia da assegnare a Messina. È necessario sottolineare a questo punto, per sgombrare il campo da eventuali dubbi, che il decreto Sud prevede che le Zes vengano assegnate ad un porto core e, come ben sappiamo, Messina non lo è. Insomma, l' istituzione di una terza Zes a Messina, in aggiunta alle due già assegnate alla Sicilia è operazione che avrebbe bisogno di una serie di passaggi che se non vogliamo definire impossibili, possiamo stimare molto improbabili. In primo luogo occorrerebbe una modifica dell' elenco dei porti core in Italia, che inserisse anche Messina; modifica che necessiterebbe del consenso dell' Unione europea.

A seguire andrebbe creata una Autorità portuale dello Stretto, soluzione altamente improbabile, anzi ci sentiamo di dire impossibile per due evidenti motivi: 1) Reggio e Villa San Giovanni stanno benissimo con Gioia Tauro e la Regione Calabria difficilmente accetterà tale spaccettamento; 2) bisogna cambiare una legge dello Stato, quella che istituisce le Autorità portuali, ed anche questo non è semplice. Quindi se non è Gioia Tauro ci tocca Catania. Ma ammesso pure che Messina venisse riconosciuta come sede di Autorità portuale occorrerebbe l' ennesima modifica di un' altra legge dello Stato, ovvero del decreto Sud e del decreto attuativo appena approvato, per far sì che la Sicilia abbia la terza Zes. Come si può capire troppe leggi e decreti da cambiare perché la strategia abbia un minimo di credibilità.

Ma siamo sempre al punto di partenza. Ammesso e non concesso dovessimo farcela, che Musumeci riuscisse nel suo intento, quanto tempo sarà passato? Che ce ne faremo di una Zes fra qualche anno quando le imprese si saranno localizzate nelle Zes già attive?

È necessario, a nostro avviso, che la classe dirigente messinese la smetta di fare del male a questa città per tutelare interessi particolari. Questa città deve decidere se continuare a inseguire chimere e obiettivi inconsistenti o se vogliamo badare al concreto. Ed il concreto è rappresentato non dall' avere una "Zes di Messina", ma 500-600 ettari di territorio da destinare a Zes, non importa se nell' Autorità portuale di Catania o Gioia Tauro. Saranno quei 500 ettari che porteranno benessere e le imprese che andranno ad insediarsi, non certo la targhetta di "Zes Messina" o "Autorità portuale di Messina".

Chiarito questo aspetto, la questione appare diversa da come la pone il Governo regionale. La responsabilità per la richiesta e costituzione delle Zes è delle Regioni, la legge in questo senso è chiarissima e c' è poco da discutere, e decreta anche che le Zes in Sicilia siano 2. In seguito i Decreti attuativi hanno definito il quantitativo massimo di superficie utilizzabile da ogni regione per creare le Zes; alla Sicilia toccano, approssimativamente 4.000 ettari. Ora bisogna considerare che la superficie in questione è stata fissata per ogni Regione a livello nazionale in base ad una serie di parametri oggettivi che considerano superficie e popolazione. Cosa intende fare il Governo regionale? Intende assegnare 2000 ettari ciascuno a Palermo e Catania dandoci in cambio promesse che sa di non poter mantenere, oppure intende tutelare anche gli interessi di Messina riservando al nostro territorio la quota che ci spetta dei 4000 ettari disponibili? Il resto è fuffa, prendere tempo, menarci per il naso. Considerato che la quota che spetta a Messina dovrebbe essere calcolata in virtù del peso di superficie e popolazione della Città metropolitana di Messina rispetto ai valori regionali; ad occhio e croce 500/600 ettari circa. Il presidente Musumeci può e deve fare una sola cosa: assegnare a Messina una quota dei 4.000 ettari in maniera proporzionale al nostro peso demografico?».

### Nei porti siciliani le Zes fra passi falsi e miliardi dell' Ue Turano: «Non ho trovato una sola riga sui progetti» **Autorità** unica Catania-Augusta-**Messina-Milazzo?**

Si scrive Zes, si legge speranza. Le Zone economiche speciali sono lo strumento con cui i porti siciliani possono attrarre fondi europei e investimenti. «Il potenziale di Zes e Vie del Mare può innescare una crescita esponenziale per l' Isola», sostiene uno studio presentato ieri a Palermo.

Ma l' assessore regionale alle Attività produttive, Turano, denuncia: «Non ho trovato una sola riga che parlasse di Zes nel lavoro di chi mi ha preceduto». Subito un tavolo tecnico fra dirigenti e **Autorità portuali**. Annunziata, presidente di Augusta-Catania: «**Authority** unica fra noi e **Messina-Milazzo?** Si può fare, ma ci diano i mezzi».

giuseppe bianca, tony zermo pagine 2-3.

## Sequestrati 300 kg di cocaina nel porto di Genova nascosti a bordo del cargo greco

**MAXI OPERAZIONE ANTI DROGA:** La Polizia e la Guardia costiera sequestrano nel porto di Genova un carico di circa 300 kg di cocaina purissima per un valore di 15 milioni di euro.

**GENOVA** - La Polizia di Stato e la Capitaneria – Guardia Costiera di Genova, nel corso di una articolata operazione di polizia coordinata dalla Direzione Centrale per i Servizi Antidroga e dal Servizio Centrale Operativo del ministero dell'Interno, sviluppatasi in un contesto di cooperazione internazionale tra polizie di Stati diversi, ha sequestrato nel porto di Genova un ingente carico di stupefacente a bordo di una nave.

L'intervento degli investigatori della Squadra Mobile di Genova, coadiuvato dal personale della Capitaneria di Porto, della Polizia di Frontiera Marittima di Genova e dall'Unità cinofila dell'Updsp della Questura, ha messo a frutto gli spunti investigativi segnalati dall'esperto per la sicurezza del Servizio di Cooperazione Internazionale di Polizia, peraltro coincidenti con le risultanze di pregresse indagini svolte dalla Squadra Mobile nell'ambito di mirate attività antidroga. La Direzione Centrale per i Servizi Antidroga, tempestivamente attivata nell'azione di coordinamento, ha consentito agli agenti della Squadra Mobile di individuare al largo del capoluogo ligure, grazie alle informazioni condivise con la Guardia Costiera, la nave a bordo della quale era stivato l'ingente carico.

Infatti la nave "**DIMITRIS C**", battente bandiera liberiana, già oggetto delle attenzioni investigative della Mobile ligure, all'esito di una ragionata attività di analisi, è risultata positiva al controllo effettuato, in quanto all'interno di un'intercapedine erano nascosti circa 20 sacchi contenenti cocaina. La stessa è stata monitorata con il Servizio VTS della Guardia Costiera quando era a 10 miglia circa dal porto di Genova.

Le indagini avviate dalla Direzione Distrettuale Antimafia ligure, a seguito del rinvenimento, punta a risalire all'intera filiera che gestisce i traffici di droga che vedono il porto di Genova quale importante crocevia per l'introduzione dei carichi di stupefacente. Si stima che dal carico si sarebbero potuti ricavare oltre un milione di dosi da riversare sul mercato ligure e relative direttrici di spaccio.

Si tratta del più consistente sequestro di cocaina a Genova, il cui valore commerciale si aggira intorno ai quindici milioni di euro.

## **Civitavecchia: Luciani attacca la gestione RTC**

CIVITAVECCHIA - "È stato un San Valentino che ricorderemo al porto - afferma (segue a pagina 5)

### **Civitavecchia: Luciani**

Enrico Luciani, presidente della locale compagnia dei portuali - per un fatto mai accaduto prima: il sequestro delle gru operative: rappresenta la fatidica goccia che fa traboccare il vaso. Non possiamo e non dobbiamo più nascondere quali siano i responsabili di questo atteggiamento non più accettabile".

In una sua dura nota Luciani prosegue: "Lo andiamo dicendo da troppo tempo, come novelle Cassandre, che si rischiava ciò che purtroppo ora sta accadendo. Un atteggiamento da "padrone delle ferriere", dell'attuale gestore e concessionario RTC della banchina container non è più tollerabile. Non solo infatti ha sempre e volutamente disatteso i volumi dei traffici teus, come da business plan presentato, ma addirittura ora si permette di aprire dispute con altri operatori portuali creando gravi problemi nel delicato equilibrio socio-economico che esiste all'interno del nostro porto. Il gestore del Terminal Container - afferma Luciani - continua a coprire inutilmente e inspiegabilmente un bluff, bloccando l'aumento della movimentazione dei container ferma a quantità annuali ridicole, numeri che possono essere fatti in banchine multipurpose, cioè in banchine di merci generali.

Oggi, questo atteggiamento di arrogante indifferenza alle giuste richieste del porto e della città, rischia addirittura di far perdere ulteriori traffici al nostro porto, già in difficoltà in questo periodo. È oramai tempo, quindi, di mettere il carro davanti ai buoi: o RTC, da oggi stesso, si "degnano" di aumentare il traffico di containers a numeri mediamente accettabili (200.000/300.000 teus) oppure è evidente ormai a tutti che non vada rinnovata l'autorizzazione ex art.16, scaduta a dicembre, facendo così decadere la concessione ex art.18 del Terminal Containers. Il messaggio deve arrivare forte e chiaro - conclude Luciani - non permetteremo a nessuno, né ora e né mai, di distruggere e far morire il nostro porto."

# Nogarin all'attacco di Azimut

«Porto turistico, progetto folle: dobbiamo rinegoziarlo daccapo»

■ ZUCHELLI IN CRONACA

**ECONOMIA DEL MARE » DURISSIMO ATTACCO**

## Porto turistico, il sindaco dichiara guerra a Azimut

Nogarin all'incontro con i circoli nautici che temono di esser costretti ad andarsene  
«È un progetto folle, l'azienda si metta al tavolo con noi per rinegoziarlo daccapo»

di Mauro Zucchelli  
LIVORNO

Non potrebbe essere più duro l'attacco che al porto turistico nel Mediceo viene portato dal sindaco: anzi, dal velista Filippo Nogarin «iscritto alla federazione vela fin da quando avevo sei anni». Lo fa parlando come «fratello di acqua salata» (salvo poi dire da ultimo che è «qui in veste istituzionale») - a una platea di esponenti dei circoli nautici e velici allo Yacht Club, che avevano chiamato la sottosegretaria Pd all'ambiente Silvia Velo, candidata al Senato uninominale nella nostra zona, per un faccia a faccia nato come un incontro privato.

Manco a dirlo, nel mirino del primo cittadino finisce Azimut Benetti: la accusa di «forzare» l'operazione del porto turistico, parla di un progetto che «è pura follia» e «non è sostenibile da nessun punto di vista». E ancora: il cantiere dei megayacht deve «avere il coraggio e la forza di rimettersi al tavolo» con la consapevolezza che «la città non vuole questo progetto firmato nel 2007» e oggi sopravvissuto a «un contesto socio-culturale che non esiste più». L'attacco è frontale, quasi un ultimatum: «Già ho già detto apertamente in tante situazioni, è bene che si mettano a confrontarsi con una città che li manderà via a pedate nel culo se continuano a andare avanti così».

Di più: «Non stanno dando niente a questa città».

Del resto, Azimut Benetti ha scelto di stare rinchiusa nel proprio fortino e non si sforza granché di intrecciare legami con il territorio: basti pensare a cosa potrebbe essere un canale ben strutturato di formazione professionale nei mestieri della nautica, basti pensare alla possibile ricaduta di sponsorizzazioni che ogni industria di questo standard di fatturato ha sulle iniziative delle istituzioni della propria città. Ma nessuna città ex industriale come la nostra, dove ormai il manifatturiero non va oltre il 18% del Pil, si sognerebbe di picconare una delle pochissime realtà sopravvissute allo sterminio delle ciminiere: qui invece è come se Maranello avesse gran voglia di disfarsi della Ferrari e la Ferrari non vedesse l'ora di traslocare...

### SENZA CROCIATE

Eppure la galassia dei circoli ce l'ha sì con il progetto del porto turistico ma non usa toni da crociata. Non lo fa l'avvocato Gianluca Conti, presidente dello Yacht Club: accetta l'idea di un porto turistico destinato a clientela non-locale, è disposto anche a veder ricollocate le 100 barche del suo circolo (ma, come ripetono un po' tutti, la banchina 75 è «più un problema che una soluzione» e soprattutto i costi sono «fuori misura rispetto a quelli della nostra piccola nautica»).

Non lo fa Fabrizio Monacci, numero uno della sezione livornese della Lega Navale: «Prendiamo esempio da Bastia, il "marina" l'hanno realizzato salvaguardando la parte storica. Si trovi il modo per far convivere le due realtà».

Fatto sta che, al tirar delle somme, c'è un messaggio chiaro e forte che Nogarin invia al gigante dei megayacht: «È indispensabile rinegoziare completamente questo progetto, da Livorno loro hanno guadagnato abbastanza. Nessuno vuol negare l'importanza di quel cantiere, ma - rincara - occorre che tutte le parti in causa ne abbiano giovamento. Non è stato così in passato».

### NOGARIN IN PLATEA

E pensare che all'inizio il sindaco Nogarin si era seduto in mezzo al pubblico e aveva la-

sciato cadere l'invito di sedersi al tavolo dei relatori. Non è tutto: aveva detto al fotografo del Tirreno di non scattargli foto. Era lì come privato cittadino sì, ma è bastato poi che dalla platea una persona lo invitasse a dire la sua ed ecco che il discorso iniziato come «velista che ha frequentato tutti i circoli velici d'Europa» ha virato poi inevitabilmente verso toni apertamente politico-istituzionali. Per dire una cosa: «La città non vuole che venga modificato il Porto Mediceo, l'ho detto come unica voce di dissen-

so in comitato portuale».

### EPPURE IL COMUNE...

Peccato che non ci sia nessuno nel **Autority** (che però sarebbe qui peggio del diavolo in sacrestia): potrebbe ricordare che una parte delle decisioni di Palazzo Rosciano è stato controfirmato nell'intreccio tecnico-burocratico anche dal Comune di Livorno.

È dal secondo giorno di primavera di due anni fa che il comitato portuale **Autority** - col solo voto contrario proprio del sindaco Nogarin - ha individuato Azimut Benetti come soggetto della concessione: potrebbe essere l'investitore privato a lamentarsi dei ritardi. Invece è Nogarin ad andare all'attacco per dire che in questo lasso di tempo sono cambiati gli scenari economici e che «la parte immobiliare del progetto è stata speculazione». Poi rincara: finora è stato completato «solo il primo lotto di fabbricati, il resto lo sanno benissimo che non avrà l'appealabilità che poteva avere nel 2007». E intanto il sindaco, da un lato, conferma che Azimut «non ha ancora ritirato la concessione» e, dall'altro, quel progetto di porto turistico è «privo di senso» perché è figlio del periodo ante crisi quando «l'edilizia tirava ancora».

### L'ARMA ANTI-BACINI

Ma per il sindaco il porto turistico ha molto a che fare con l'altra metà del problema: il ba-

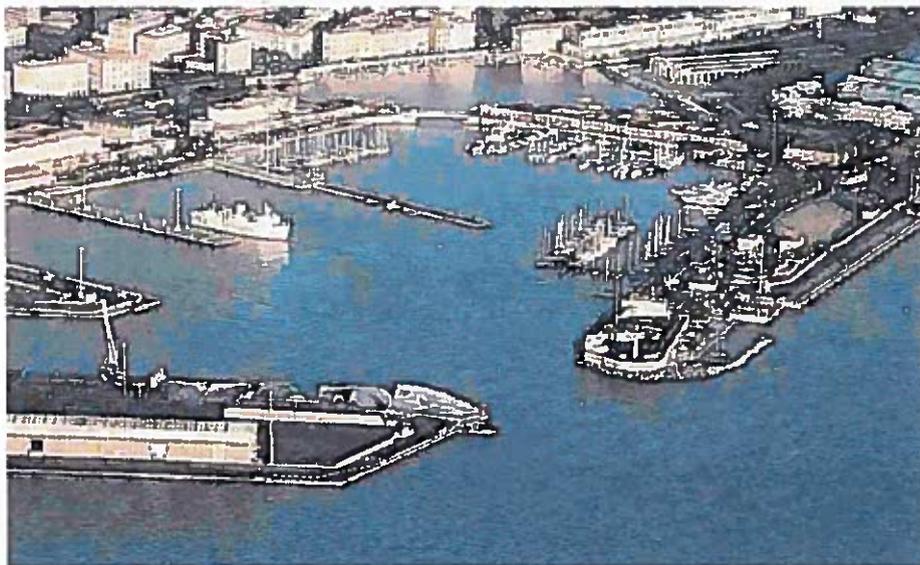
## - segue

cino grande. Nogarín sospetta che il via alle manovre sul porto turistico serva, con lo spostamento delle barchette alla banchina 75, a mettere defini-

tivamente i bastoni fra le ruote al «ripristino del secondo bacino di carenaggio più grande del Mediterraneo». È così che, schierandosi senza «se» e sen-

za «ma» alla vigilia delle elezioni, sente odor di elezioni e lascia per il verso del pelo le preoccupazioni del mondo dei circoli provando a saldare i due

fronti degli anti-Azimuth: sponda bacini e sponda porücciollo. È una bella fetta di elettorato: «Parliamo di 1000-1500 persone e delle loro famiglie, possono essere ignorate?».



Ecco il Porto Mediceo: il porto turistico è previsto nella metà in alto, al di là del mole Elba e in Darsena Nuova (Muzzi)



Una parte della platea nella sala dello Yacht Club (Repetti Pentafoto)



Il sindaco Nogarín in platea fa segno che non vuol essere fotografato

LA SCADENZA-INCUBO PER LA PICCOLA NAUTICA

## Le barche devono traslocare a fine settembre

Comune pensa di avere l'asso nella manica (ma Gallanti commissario aveva poteri da presidente)

LIVORNO

«Il 30 settembre è la scadenza che l'Authority ci ha dato per andar via: che dobbiamo fare?». È il punto interrogativo che rimbalza ovviamente nelle teste dei tanti appassionati allo Yacht Club: la gente chiede consiglio al sindaco. Ma, siccome il cronista è in sala, il sindaco **Filippo Nogarin** si salva in corner: «Ve lo dico quando ci vediamo a cena. Speriamo che ci si rimetta a un tavolo con Azimut».

Chissà cos'avrà in testa il sindaco: forse un fuoco di fila di



Giuliano Gallanti (Authority)

carte bollate? Sembra quello il dente sul quale batte la lingua di Nogarin. Ma non perché gli dolga: anzi, il contrario. Racconta a modo suo l'esito del ri-

corso contro l'Authority in cui il Tar gli ha dato parzialmente ragione. Lo sbandiera come un trionfo («e sembrava impossibile») e sulla questione del porto turistico fa capire di avere un asso nella manica. Quale? Non lo dice.

Subito dopo però dice che con tutti questo turbinar di battaglie legale si sente ormai «un po' azzecagarbugli» e si avventura a ricordare che la delibera del comitato portuale sull'affidamento a Azimut Benetti della concessione per il porto turistico nel Mediceo è stata presa quando l'avvocato **Giuliano**

**Gallanti** non era formalmente il presidente dell'Authority perché era in "prorogatio" e come commissario aveva poteri ordinari. Nogarin lo vede come «uno snodo legale sul quale potremo divertirci in futuro»: in realtà, secondo fonti solitamente bene informate, Gallanti era stato nominato per la seconda volta commissario alla metà del novembre del 2015 e dunque era in carica con i poteri di commissario, che nel maggio precedente il ministro si era premurato di specificare come esattamente uguali a quelli del presidente. (m.z.)

## L'interporto e la favola bella della Fenice

COLLESALVETTI - Potrebbe sembrare la favola bella della Fenice che risorge, rinnovata e potente, dalle sue stesse ceneri. Perché l'interporto Vespucci di Giustice si

presenta nell'anno nuovo con un bilancio finalmente positivo, dopo quattro anni di profondo rosso e un

lungo passato di difficoltà. E dopo altri anni di sofferenza  
**Antonio Fulvi**  
(segue a pagina 5)

## L'interporto e la favola

ferenza, con il continuo dubbio dei "pionieri" insediati nelle sue aree su quello che sarebbe stato il futuro. In queste ore si è maturato un incontro riservato - ma "riservato" su queste cose è sempre relativo - tra le banche creditrici, con MPS in primo piano, e la regione Toscana; e il presidente dell'AdSP Corsini ha riconfermato a Bino Fulceri che il prossimo comitato di gestione dell'interporto sottoscriverà un "congruo aumento di capitale". Il panorama che si prospetta passa anche attraverso un nuovo asset di vertice, con

un consiglio d'amministrazione ridotto all'osso - oggi ci sono 8 consiglieri più i sindaci - ed eventualmente un direttore generale (Fulceri?) con funzioni di raccordo con il territorio e il sistema portuale e industriale. Perché sembra evidente che il Vespucci sta cambiando pelle: con la cessione di molti asset ai privati (i fiorentini di CF per i frigo, la Trailer Service di cui si è scritto di recente, eccetera) da una parte si conferma che l'interesse degli investitori cresce nel quadro di un piano territoriale di rilancio gestito dalla mano pubblica (Regione e sistema portuale); dall'altro c'è chi si chiede se non si stia correndo il pericolo di svuotare la società pubblica dei suoi

asset più redditizi, limitandone le funzioni a un mero amministratore di realtà sempre meno strategiche. Si lamenta tra l'altro anche la mancanza di un vero e proprio terminal ferroviario interno, anche se di recente si è certificato un movimento di 424 treni cargo, con un incremento del 19% rispetto all'anno prima. Un asset che funziona molto bene è anche quello della pesa dei containers, che - come abbiamo scritto di recente - si è già ripagata in un anno d'esercizio. E i transiti totali attraverso i varchi dell'interporto sono aumentati del 7% toccando i 650 mila Tt. Le 57 imprese insediate - dice una nota di questi giorni da palazzo Rosciano - generano un fatturato di 326 milioni con 536 addetti

e un indotto di altri 700 circa.

In sostanza, tante luci rispetto a qualche ombra: che più che altro deriva dal pesante debito con le banche dovuto ad anni ed anni di problemi gestionali e strategici. L'incontro di due giorni fa sembrerebbe aver avviato il nuovo corso, con meno preoccupazioni economiche, un riconfermato ruolo di retroporto ma anche di area aperta agli insediamenti produttivi. Il nudo, come ha ribadito anche Corsini da palazzo Rosciano, in un quadro strategico di sistema che da dalla Darsena Europa a Piombino e che vede come priorità assolute anche un collegamento ferroviario diretto con la grande rete nazionale. Dal 2016 il Vespucci è in ari. 67 della legge fallimentare: possiamo dire che si volta definitivamente pagina?

PROGETTI E PROGRAMMI NEL BEL "MARINA" DELLA COSTA LIVORNESE

## Cala de' Medici, 2018 importante: più servizi, più qualità e Borgo ok

Esauriti i posti barca da 10 a 16 metri, sono stati investiti 2 milioni per le dighe e aumentati i canoni - L'operazione Borgo in atto per acquisire anche i residui ex Teseco



Matteo Italo Ratti

ROSIGNANO - La nautica italiana non è morta, sta (lentamente) riprendendo. E anche se ci vorranno forse altri anni perché si torni ai tempi d'oro, le "eccellenze" nel settore oggi respirano. I grandi brand mantengono i primi posti al mondo come prestigio e come vendite, e anche i porti turistici, che hanno passato i loro anni neri, oggi guardano la realtà con occhi sereni. In questo quadro generale, il "marina" Cala de' Medici rappresenta una delle eccellenze: tanto che nel varare il bilancio preventivo per il 2018 ha deciso di poter ritoccare in rialzo di intorno al 20% dei valori locativi dei posti barca. Una scelta che conferma l'amministratore delegato e direttore della società Matteo Italo Ratti - che è conseguenza di una accresciuta domanda sia di posti barca che di servizi anche di transito; e che aiuterà a migliorare ulteriormente servizi, potenzialità e immagine del porto. Una scelta che non porre assolutamente il porto fuori mercato, ma anzi che recupera almeno parzialmente il calo delle tariffe che si era reso necessario negli anni neri della più nera crisi.

Non va dimenticato che nel frattempo Ratti e i suoi hanno affrontato - e quasi certamente risolto - il vecchio problema dell'acrosol salino e dell'overlapping delle onde da libeccio: con il potenziamento della diga foranea (65 mila tonnellate di massi per 2 milioni di euro spesi) e con una serie di studi preliminari molto accurati, il porto oggi dovrebbe essere totalmente protetto da fenomeni che non erano certo pericolosi, ma certo fastidiosi. E che i clienti non siano mancati lo testimoniano - come sottolinea Ratti - le 1.885 imbarcazioni che hanno



ormeggiato in porto nel 2017, di cui 1.691 tra giugno e settembre a confermare che Cala de' Medici è ormai un punto importante nelle rotte delle vacanze nautiche. Anche sul piano delle barche "residenti" il marina vanta ottimi risultati. "I posti barca tra i 10 e i 16 metri - specifica Ratti - sono totalmente esauriti". Anche l'attività agonistica va bene. lo Yacht Club diretto da un gruppo di appassionati presieduto dall'ammiraglio Stefano Porciani organizza regate e manifestazioni sempre più frequentate. E il "marina" è uno dei soci di "Nautica Italiana", il brand che raggruppa i marchi più conosciuti al mondo nel campo della grande nautica, attualmente al lavoro per l'ormai prossima seconda edizione del "Rendez-vous" di Viareggio, dal 10 al 13 maggio prossimi.

Tutto bene, dunque? C'è ancora un nodo da sciogliere, ed è quello del Borgo marinaro: ovvero dei negozi, dei box e degli uffici di servizio, rimasti in gran parte di proprietà della vecchia società insieme a 33 posti barca (il 5% del totale). Una società che ha i suoi guai (in cui cordato liquidatorio) ed è in attesa di un liquidatore giudiziario. In questa situazione buona parte dei fondi rimane in stand-by non essendoci interesse delle banche ad affittarli o a cederli a prezzi bassi. Ratti è deciso a dare una "ripulita" anche al Borgo, che così com'è non dà una bella immagine al porto; e la sua Spa ha inviato una formale lettera di interesse a rilevare il tutto, fondi e posti barca, attraverso un'operazione finanziaria che potrebbe interessare anche alcuni dei soci

e le stesse banche. "Il 2018 sarà l'anno in cui potremmo concludere anche questa operazione - conclude Ratti - dando finalmente un assetto generale al Borgo che sia in linea con le qualità, i successi e l'immagine del nostro porto".

A.F.

## Porto, è arrivato lo scanner antidroga

Reggio Calabria Collaudato e già pronto per l'uso ma al momento non ancora funzionante. Lo scanner anti-droga è arrivato al porto di Gioia Tauro. Il "sistema di ispezione scanner mobile" fornito da un gruppo di imprese internazionali particolarmente specializzate nel settore è al momento impacchettato ma nelle prossime settimane dovrebbe entrare in funzione dopo il passaggio dall' **Autorità Portuale** all' Agenzia delle Dogane. La gara per la fornitura dello scanner era stata aggiudicata nel mese di dicembre del 2016 ad un' associazione temporanea di imprese per un importo complessivo di 1.501.800 euro e alla fine di marzo era stato sottoscritto il relativo contratto con lo stesso gruppo di imprese nazionali e straniere. A fine ottobre scorso l' impresa ha comunicato che la sofisticata apparecchiatura è pronta per essere sottoposta a collaudo ed ha chiesto, tra l' altro, l' autorizzazione al trasferimento del nuovo scanner mobile dallo stabilimento Nucetech di Varsavia (Polonia) al porto di Gioia Tauro. Di recente, l' utilizzo di altre apparecchiature scanner in dotazione all' agenzia delle Dogane è servito a ispezionare container sospetti che, assieme alle merci, contenevano ingenti quantitativi di droga sottoposta a sequestro dalla Guardia di finanza. Leggi l' intero articolo nell' edizione digitale o in edicola.

## Aponte alle grandi manovre

GENOVA - Fino a qualche tempo fa erano solo "rumors": e qualcuno li classificava come "Fake News". Ma adesso sembra proprio che oltre al fumo ci sia parecchio arrosto nella tensione crescente tra il

## Aponte alle grandi manovre

tenta" sia a Gioia Tauro che al La Spezia Container Terminal: tanto che nel servizio del grande player di Aponte la toccata su La Spezia del servizio per il nord Europa è

stata eliminata. Gli spedizionieri spezzini, guidati da Alessandro Laghezza, hanno provato a fare i pompieri, ma anche loro alla fine sottolineano che problemi con il terminal ci sono. Da parte sua la presidente Carla Roncallo non sta con le mani in mano: è una professionista operativa e anche combattiva, si vanta di aver premuto l'acceleratore della sua AdSP, non sottovaluta il problema ma sta proponendo soluzioni. Le grandi manovre dei grandi armatori, in sostanza, non intende farsele passare

gruppo Contship e il gruppo Msc: che su almeno un paio di terminal del primo è tra i principali clienti. La stampa

sopra la testa. E così il Lste, che sconta una posizione geografica non facile ma non s'è mai tirato indietro negli impegni.

Poi ci sono, però, le strategie intercontinentali: con la concorrenza ormai spinta all'estremo delle Alleanze armatoriali, con la presa d'atto di tutto il cluster delle navi sempre più grandi e dei margini sempre più risicati; e insieme della nascita - o crescita - di nuove offerte di terminals che offrono sempre di più. Così qualcuno ricorda che solo pochi

genovese ha parlato senza perifrasi di una Msc "scondi Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

mesi fa Gianluigi Aponte aveva dichiarato, papale papale, che sul Tirreno scommetteva su due porti: Genova e Livorno. Dimenticarsene sarebbe sbagliato. Ma anche sarebbe sbagliato sottovalutare l'impegno che Aponte ha chiesto, in termini di investimenti e di tempi, ai due scali prescelti. Livorno in particolare. Qui qualche risposta gli sta arrivando da Stefano Corsini e da Enio Lorenzini. Per fortuna di Livorno: perché presto e bene vale sempre di più nel mondo sempre più competitivo della portualità.

# The Medi Telegraph

---

## Hupac Intermodal, cambio al vertice

Genova - Hupac, l'operatore svizzero del trasporto combinato, si sta preparando a un graduale passaggio di testimone. Nell'agosto 2018, Michail Stahlhut assumerà la guida dell'affiliata operativa Hupac Intermodal SA e, dopo un periodo di transizione di due anni, il Consiglio di Amministrazione gli affiderà anche la direzione generale della casa madre Hupac SA.

Beni Kunz, dal 2001 direttore di Hupac Intermodal SA e di Hupac SA, da agosto in avanti sarà a capo di Hupac SA per altri due anni.

Michail Stahlhut è CEO di SBB Cargo International SA dal 2010. Dopo aver prestato servizio per sei anni come ufficiale delle forze armate tedesche, ha iniziato la propria carriera come ingegnere ferroviario nel traffico merci delle Ferrovie Tedesche, dove ha finito col ricoprire la funzione di responsabile della regione di produzione di Mannheim.

Dopo aver occupato posizioni gestionali e direttive presso varie ferrovie private (Eichholz, Osthannoversche Eisenbahn, Arriva), nel 2010 Stahlhut ha assunto la direzione della neo-fondata SBB Cargo International SA con le sue filiali estere di Italia e Germania.

## CINA: avverte che si proteggerà se gli USA aumenteranno i dazi sulle importazioni



Beijing 18 febbraio 2018 - La Cina ha avvertito sabato scorso che prenderà tutte le misure necessarie per proteggere i suoi interessi e salvaguardare l'industria nazionale se gli Stati Uniti imporranno nuovi dazi alle importazioni di acciaio e alluminio. "Se la decisione finale degli Stati Uniti inciderà sugli interessi della Cina, prenderemo le misure necessarie per difendere i nostri diritti", ha detto il capo del ministero del commercio e dell'ufficio investigativo Wang Hejun, secondo quanto riferito da un'agenzia di stampa cinese.

"La sovrapproduzione di acciaio cinese che tanto fece infuriare Donald Trump si sta rivelando un boomerang per la stessa industria cinese. Da quando in marzo il governo di Pechino ha annunciato un piano per ridurre di 50 milioni di tonnellate la produzione di acciaio e l'inquinamento che ne deriva, i prezzi del metallo non hanno fatto che aumentare. Lo scorso lunedì, quando il governo ha obbligato i produttori a dimezzare le operazioni a partire dal prossimo mese per rispettare le nuove regole sull'inquinamento, il prezzo delle bobine laminate a caldo, un prodotto primario nel mercato dell'acciaio, è salito del 5%".

# Informazioni Marittime

---

## Rotterdam, traffico merci da primato nel 2017



Come quello di **Valencia**, anche il porto di **Rotterdam** ha stabilito nel 2017 il proprio record annuale nella movimentazione delle merci con 467,3 milioni di tonnellate, l'1,3% in più rispetto al 2016.

La crescita del traffico complessivo dell'anno scorso stata prodotta dall'aumento dei volumi movimentati nel settore delle merci varie (+12,3%) ed è stato realizzato con una movimentazione record di contenitori pari a 13.734.334 teu (+10,9%).

Inoltre lo scorso anno è stato stabilito anche il nuovo primato di traffico dei rotabili con 23,8 milioni di tonnellate, con una progressione del 6,2%. Le altre merci varie si sono attestate a quasi 6,5 milioni di tonnellate (+9,8%). In calo solo il settore rinfuse: nel 2017 il traffico delle rinfuse liquide è diminuito del 4,1% e quello delle rinfuse solide ha perso il 2,6%.

# Informazioni Marittime

---

## Porto di Valencia, record di merci e passeggeri nel 2017



Una crescita da record per il traffico di merci e passeggeri nel porto di Valencia. Nel 2017 lo scalo spagnolo ha infatti movimentato un traffico di 67,5 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 4,6% rispetto al 2016 quando era stato stabilito il precedente primato con 64,5 milioni di tonnellate.

I passeggeri sono saliti invece alla quota record di oltre un milione di persone (+13,1% sul 2016), con nuovi picchi massimi sia nel segmento delle crociere con 412 mila passeggeri (+2,2%) sia in quello dei traghetti con 617mila passeggeri (+21,7%).

Tornando alle merci, c'è da sottolineare che quasi ogni segmento ha raggiunto la sua quota record. Nel settore dei container il traffico è salito 55,5 milioni di tonnellate ed è stato totalizzato con una movimentazione di contenitori record pari a 4.779.749 teu, con aumenti rispettivamente del 4,1% e del 2,3% rispetto ai precedenti record ottenuti nel 2016.

Le altre merci varie hanno conosciuto un rialzo del 5,3% sul precedente record segnato nel 2016. Notevole l'incremento del traffico delle rinfuse, con i carichi liquidi che sono aumentati del 24,7% e quelli solidi cresciuti del +15,4%. Flessione solo per la movimentazione di auto nuove (-10,1%).

## Drewry previsioni 2018: Traffici container in crescita tra l'Asia e il Mediterraneo

**LONDRA** - Nonostante la leggera flessione dei volumi dei traffici tra l'Asia e il Mediterraneo dell'ultimo trimestre dello scorso anno, il 2018 sarà estremamente positivo e di forte crescita per i traffici container sulle rotte Asia- Mediterraneo. Lo afferma **Drewry** l'accreditata società inglese di ricerca e consulenza nel settore dello shipping.

Le previsioni si basano sul miglioramento delle condizioni nei principali paesi importatori come la Turchia, l'Ucraina e l'Egitto. Infatti per quanto riguarda il traffico di container dall'Asia al Mediterraneo, nel 2017, si era verificato una forte crescita durante il secondo e il terzo trimestre, seguito però da un improvviso rallentamento negli ultimi tre mesi dell'anno, in seguito al crollo dell'import da parte delle regioni West-Med. Tuttavia a risentire maggiormente del rallentamento dei traffici, sia in import che in export, sono state le aree occidentali del Mediterraneo con una diminuzione annua del -3,4.

### **2017 in crescita (+4,4%)**

Comunque il 2017 si è concluso globalmente con dati positivi nonostante una fine d'anno fiacca, più del previsto, i volumi dei traffici tra l'Asia e il Mediterraneo Est e Ovest hanno raggiunto i 5,5 milioni di TEU nel 2017, con un aumento del +4,4% rispetto al 2016.

### **East Med**

I paesi del Mediterraneo orientale che hanno dato il maggior contributo al commercio sono stati la Turchia, l'Ucraina e la Slovenia, con 110mila TEU in export e 150mila TEU in import. L'Egitto invece ha avuto un calo per quanto attiene l'import.

### **West Med**

La crescita dei volumi di traffico tra l'Asia e il Mediterraneo occidentale ha come mercati principali, l'Italia, la Spagna e la Francia, questo aumento è caratterizzato ed è determinato non tanto dall'aumento del numero dei servizi di linea e delle toccate navi, ma quanto dall'impiego di navi sempre di maggiori dimensioni, le più grandi esistenti sul mercato.