

## INDICE



### Primo piano:

- **Riforma dei porti**

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, La Repubblica)

### Dai porti

#### Trieste:

"...Trieste cruciale per l'economia bavarese..."

(Il Piccolo, L'Informatore Navale, Il Nautilus, Ferpress)

#### Venezia:

"...Venezia, ancora impasse sulle crociere..." (Il Sole 24 Ore)

"...Superato ad agosto 2016 il record di sempre con oltre 600mila TEU in un anno..." (Ferpress)

#### Genova:

"...Sportello Unico, oggi il debutto sotto la Lanterna..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ansa)

#### La Spezia:

"...Salta il Comitato per mancanza numero legale..."

(Il Messaggero Marittimo)

#### Livorno:

"...Carnival è stata favorita nella gara per Porto 2000..." (Il Tirreno)

"...Il Tar respinge il ricorso presentato da associazioni e circoli nautici..." (Il Nautilus)

#### Piombino:

"...Arrivano i crocieristi, oggi attracca <<La Sirena>>..." (La Nazione)

"...Rossi su Piombino: guardiamo al futuro con ottimismo..."

(Il Messaggero Marittimo)

#### Napoli:

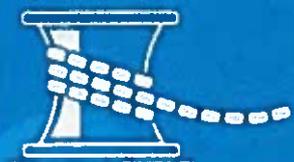
"...Assoagenti Campania: ora una riforma anche per Napoli..." (Informazioni Marittime)

"...Andamento positivo dei traffici a Napoli..." (Il Messaggero Marittimo)

#### Bari:

"...All'Autorità di Bari un presidente campano..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)



# INDICE

---



## Olbia:

**"...Sardegna chiede moratoria per Authority Olbia..."** (Ansa)

## Palermo:

**"...Porto di Palermo: nel 2017 Italian Cruise Day..."** (Il Nautilus)

## Notizie da altri porti esteri

## Focus:

- **Crisi Hanjin** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

# Autorità portuali, le prime nomine a Taranto, Trieste e Ancona

Genova - Anche la Sardegna si aggiunge nel finale di partita, ai “dissidenti” della riforma che hanno chiesto più tempo per gli accorpamenti dei porti.

Genova - **Anche la Sardegna si aggiunge nel finale di partita, ai “dissidenti” della riforma che hanno chiesto più tempo per gli accorpamenti dei porti.** Dopo Liguria, Campania e Sicilia, anche il governatore Pagliaru ha scritto al ministro Delrio chiedendo che le Authority di Cagliari e Olbia rimangano autonome per tre anni. Nei porti del Nord della Sardegna servono infatti interventi di adeguamento infrastrutturale soprattutto sulle banchine dello scalo di Porto Torres. Ma la deroga servirà anche per trovare una soluzione alla sede della nuova Authority di sistema che potrebbe dunque non essere Cagliari. Intanto sul fronte della riforma ieri in una riunione nella sede di Assoport, la dirigente del ministero Scarchilli è stata bersagliata dalle domande dei funzionari e segretari generali delle Authority italiane che ieri sono diventate Autorità di sistema in base al decreto. Oggi dovrebbe arrivare già la prima circolare dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il guaio più grande è ora il funzionamento degli enti: il problema non si pone per i presidenti che rimangono in carica sino alla nuova nomina, ma per i segretari generali.

Il Mit chiarirà se devono rimanere in carica garantendo continuità sino al perfezionamento della nuova legge di riforma delle governance o uscire prima. Ieri la macchina burocratica degli enti portuali ha esternato tutte le perplessità pratiche di questo periodo di limbo del passaggio tra il vecchio e il nuovo ordinamento. I chiarimenti arriveranno dalle circolari e soprattutto dal decreto che sarà firmato dal presidente del Consiglio nei prossimi giorni e che sancirà definitivamente quale decisione Delrio ha preso sulle deroghe. Servirà poi ancora tempo per le valutazioni e poi si potrà procedere con le nomine. **Per alcuni scali Delrio è intenzionato ad andare velocemente: ci sono porti (Trieste, Ancona, Taranto) che non devono fare i conti con gli accorpamenti e dove sostanzialmente l'intesa è stata già raggiunta e deve solo essere formalizzata.** Genova potrebbe rientrare in questo campo anche in caso di via libera alla richiesta di moratoria firmata da Toti. **Non è escluso però che se dovesse andare in porto una mini autonomia per Savona, Pettorino resti ancora un po': Signorini potrebbe dover aspettare. Tutto sta a definire quanto.**

## POLTRONE

### Autorità portuali le prime nomine a Taranto, Trieste e Ancona

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Anche la Sardegna si aggiunge nel finale di partita, ai "dissidenti" della riforma che hanno chiesto più tempo per gli accorpamenti dei porti. Dopo Liguria, Campania e Sicilia, anche il governatore Pagliaru ha scritto al ministro Delrio chiedendo che le **autorità portuali** di Cagliari e Olbia rimangano autonome per tre anni. Nei porti del Nord della Sardegna servono infatti interventi di adeguamento infrastrutturale soprattutto sulle banchine dello scalo di Porto Torres. Ma la deroga servirà anche per trovare una soluzione alla sede della nuova **autorità portuale** di sistema che potrebbe dunque non essere Cagliari.

Intanto sul fronte della riforma ieri in una riunione nella sede di Assoporti, la dirigente del ministero Scarchilli è stata bersagliata dalle domande dei funzionari e segretari generali delle **autorità portuali** italiane che ieri sono diventate Autorità di sistema in base al decreto. Oggi dovrebbe arrivare già la prima circolare dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il guaio più grande è ora il funzionamento degli enti: il problema non si pone per i presidenti



Graziano  
Delrio

che rimangono in carica sino alla nuova nomina, ma per i segretari generali. Il Mit chiarirà se devono rimanere in carica garantendo conti-

nuità sino al perfezionamento

della nuove legge di riforma delle governance o uscire prima. Ieri la macchina burocratica degli enti portuali ha esternato tutte le perplessità pratiche di questo periodo di limbo del passaggio tra il vecchio e il nuovo ordinamento. I chiarimenti arriveranno dalle circolari e soprattutto dal decreto che sarà firmato dal presidente del Consiglio nei prossimi giorni e che sancirà definitivamente quale decisione Delrio ha preso sulle deroghe. Servirà poi ancora tempo per le valutazioni e poi si potrà procedere con le nomine. Per alcuni scali Delrio è intenzionato ad andare velocemente: ci sono porti (Trieste, Ancona, Taranto) che non devono fare i conti con gli accorpamenti e dove sostanzialmente l'intesa è stata già raggiunta e deve solo essere formalizzata. Genova potrebbe rientrare in questo campo anche in caso di via libera alla richiesta di moratoria firmata da Toti. Non è escluso però che se dovesse andare in porto una mini autonomia per Savona, Pettorino resti ancora un po': Signorini potrebbe dover aspettare. Tutto sta a definire quanto.

## Riforma dei porti, il giorno dell'entrata in vigore



di Paolo Bosso Oggi è il giorno dell'entrata in vigore [della riforma dei porti](#), che accorpa le 24 autorità portuali (che diventano “uffici”) in quindici “Autorità di sistema” (AdSP). È anche il giorno della scadenza della presentazione delle istanze di deroga da parte delle regioni, ovvero della possibilità di richiedere al ministero dei Trasporti fino a tre anni di autonomia per le autorità portuali, prima di essere accorpate e assorbite dalle AdSP. Al momento le domande arrivate sulla scrivania del dicastero guidato da Graziano Delrio sono due, quelle delle regioni Campania e Sicilia. Si tratta dei porti di Napoli e Salerno, da un lato, e di quelli di Augusta, Catania, Palermo e Trapani dall'altro. Entrambi hanno chiesto 36 mesi, sarà ora il dicastero a decidere quanto concedergli, se il massimo richiesto o di meno. Restano da capire le intenzioni di Liguria e Toscana, negli ultimi giorni interessate da richieste di deroga anche da parte di Marina di Carrara e La Spezia per la Toscana, Genova e Savona per la Liguria. **Ministero al lavoro sui decreti attuativi** Ora il ministero dei Trasporti è al lavoro con la parte attuativa della legge di riforma. Nello specifico, come spiega il consigliere di Delrio Ivano Russo, di «dodici decreti attuativi, della registrazione delle istanze da parte delle Regioni che ad oggi hanno avanzato la richiesta di deroga, della valutazione delle loro istruttorie, della stesura dei decreti ministeriali attraverso i quali il governo le valuterà, dell'avvio dei quindici iter procedurali con le Regioni stesse per perfezionare le rispettive “intese” sui nomi dei nuovi presidenti a valle anche della valutazione dei curriculum pervenuti. Inoltre – conclude Russo - stiamo provando a stendere una circolare per le autorità portuali che le aiuti ad assumere i giusti orientamenti amministrativi e procedurali, su mille piccole questioni tecniche quotidiane, al fine di garantire una fase di transizione il più possibile breve, snella e chiara». **Un po' di autonomia finanziaria** Infine, una buona notizia per quanto riguarda l'autonomia finanziaria dei porti, tanto richiesta da tutti gli operatori negli anni e mai concessa dal governo. Da oggi, [informa l'Agenzia delle dogane](#), «gli introiti della tassa portuale dovranno affluire non più all'erario nazionale bensì al bilancio della competente AdSP». Saranno quindi i porti, attraverso l'ente centrale dell'AdSP, a gestire per la prima volta tasse e diritti marittimi.

# Porti, troppi vizi di forma nelle richieste di deroga

Genova - Oggi entra in vigore la riforma del settore. Nel mirino anche la lettera di Toti: «Manca la motivazione».



Genova - **Per contenere la valanga delle deroghe alla fine potrebbe bastare un semplice muro "tecnico"**. Perché al ministero, leggendo bene le richieste di proroga arrivate dalle Regioni dopo l'approvazione del decreto di riforma dei porti, cominciano a considerare alcune lettere «irricevibili», compresa quella partita dalla Liguria. Oggi scadono i termini per presentare la richiesta di stop agli accorpamenti previsti e cessano anche di esistere le Autorità portuali designate dalla 84/94. Inizia l'era delle quindici Authority di sistema, sempre che i governatori non si oppongano, come previsto dal decreto, chiedendo di posticipare sino ad un massimo di 36 mesi. **Ad oggi la richiesta è arrivata da Campania, Sicilia e Liguria. La Sardegna ci sta pensando, anche se limitatamente alla sede della nuova Autorità portuale che potrebbe trasferirsi da Cagliari a Olbia.** La Puglia non dovrebbe inoltrare la richiesta, a meno di colpi di scena all'ultimo minuto.

Al di là del numero dei dissidenti, è però la forma che offre una sponda al ministero e facilita il rifiuto alle richieste: a Roma quella scritta da Toti non viene infatti considerata un'istanza formale e sarebbe stata di fatto bocciata «perché manca una spiegazione vera dei motivi per cui si chiede lo stop agli accorpamenti di Genova con Savona e di La Spezia con Carrara» spiega una fonte. E poi c'è il problema dei tempi: «Manca anche l'indicazione di quanto sarebbe necessario per permettere agli scali di digerire la riforma». Il massimo di sopravvivenza concesso dalla riforma è 36 mesi, ma la Regione non ha specificato la richiesta.

## - segue

---

**Delrio ha ribadito anche due giorni fa che le proroghe saranno «rare eccezioni» e anche volendo accogliere i contenuti della richiesta di deroga, sempre formalmente, sia gli uffici legislativi di Palazzo Chigi che la Corte dei Conti, potrebbero muovere rilievi formali al ministero. I porti liguri potrebbero quindi non godere della moratoria, perchè «quella istanza è scritta male».**

**Toti e Delrio si vedranno comunque presto anche perchè l'urgenza di sostituire Pettorino al vertice del porto di Genova è avvertita anche a Roma e l'ammiraglio ha lanciato diversi segnali espliciti perchè si faccia in fretta.** Da oggi può finalmente partire l'iter perchè il ministro e i governatori trovino l'intesa sul nome dei presidenti per i porti che non sono oggetto di deroga. Se il Mit confermerà la linea dura, alla fine rimarranno in stand by solo la Campania con la divisione tra Napoli e Salerno e la Sicilia Orientale: Crocetta ha inviato dieci pagine di motivazione per evitare che Messina e Gioia Tauro siano unite sotto un unico ente. Ma il governatore sarà probabilmente bocciato sul resto della richiesta che prevedeva lo stop a tutti gli accorpamenti nell'isola, anche per i porti che non sono sede di Autorità portuale come Trapani. Intanto Delrio ha cominciato a valutare i curricula scremati dai suoi collaboratori e presto dovrebbe cominciare a nominare. Per Genova Signorini rimane il candidato principale, proprio perchè sul nome c'è già intesa e anche se dovesse arrivare un braccio di ferro sulla deroga con Toti: «Il ministro non è tipo da ritorsioni».

IL PORTO

## Toti: "Decida il ministro la durata della deroga"

Il governatore stoppa le fusioni ma chiede a Delrio di fissare i tempi

**A**UTONOMIA finanziaria e amministrativa per Savona e Spezia. La richiesta "motivata" indirizzata al ministro dei Trasporti Graziano Delrio porta la firma del presidente della Regione Giovanni Toti e rischia di accendere l'autunno dei porti liguri. Perché il motivo per cui si chiede di poter sfruttare la deroga all'integrazione con Genova (per Savona) e con Marina di Carrara (con Spezia) è riassunto in quattro righe. La necessità di mantenere autonome Savona e Spezia, infatti, è dettata dalla «complessità giuridica, tecnica ed economico-finanziaria, accresciuta nei sistemi portuali dalla competenza di più regioni e dal forte coinvolgimento diretto [redacted] di Savona nella realizzazione di un progetto realizzato in partnership pubblico-privata con il maggior operatore mondiale del settore in fase di avanzata esecuzione (la piattaforma Maersk di Vado n.d.r)». Insomma, per il momento meglio procedere separati. Per quanto? Toti non dà indicazioni precise, anzi chiede che sia Delrio a pronunciarsi in merito. La lettera si chiude proprio con questo invito o con un colloquiale "tu" al ministro. «Nel rispetto del principio costituzionale di leale collaborazione fra le amministrazioni — scrive Toti — ho chiesto ai miei uffici di fornire ogni supporto tecnico necessario per la determinazione da parte tua del periodo di autonomia». Un po' come quel vecchio carosello che al gigante buono chiedeva "Pensaci tu". Perciò che nello stesso spot compariva anche un simpatico ponnetto che si congedava dicendo "E che, c'ho scritto Jo Condor?"

IL MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI MERK

## «Trieste cruciale per l'economia bavarese»

La presentazione delle strategie del porto a Monaco con la presidente Serracchiani

DI TRIESTE

«Trieste è cruciale per l'economia della Baviera. È la nostra porta sul Mediterraneo verso i Paesi asiatici». Queste le parole di Beate Merk, ministro bavarese per gli Affari europei e i Rapporti regionali nel corso della presentazione del porto di Trieste a Monaco. Concetti ripresi anche da Pietro Benassi, ambasciatore d'Italia a Berlino, da Peter Kammerer, vicedirettore della Camera di Commercio di Monaco e della Baviera Superiore, oltre che dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, che ha sottolineato i grandi passi avanti e gli sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, nonché la strategicità che lo scalo riveste per il Governo italiano.

Un'agenda fitta di incontri in Baviera per il commissario

Zeno D'Agostino, continuati ieri con la visita all'interporto di Norimberga e ad altre Istituzioni e imprese del territorio del Land tedesco. «Stiamo lavorando per portare Trieste nelle dinamiche della logistica internazionale - ha dichiarato D'Agostino - abbiamo visto una sala gremita di operatori e la presenza di un nutrito parterre di autorità: segno che i legami tra lo scalo giuliano e la Germania sono forti sia dal punto di vista istituzionale, che commerciale. Abbiamo avuto una buona reazione dal mondo della logistica e dello shipping, ma anche dagli imprenditori interessati a investire nel nostro scalo. A Norimberga - ha annunciato - torneremo a fine ottobre per nuovi appuntamenti. Trieste ha grandi potenzialità, siamo il terzo porto di riferimento per la



Porto di Trieste

Baviera, dopo Amburgo e Rotterdam».

La serata di presentazione a Monaco è stata fondamentale per gli operatori triestini perché ha dato loro modo di presentare i servizi delle proprie aziende. Ma non solo. Thomas Bronner, direttore logistica della

Wacker Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, che da un anno ha attivato un treno che collega il Molo VII al Burghausen, realizzato per servire proprio la sede locale della Wacker, ha parlato di «velocità di reazione degli operatori triestini» nel mettere in piedi un servizio efficiente via Trieste. Il collegamento ha permesso di risparmiare tempi e costi, facendo diventare il nostro scalo un'alternativa ai porti del Nord Europa. Ma se Trieste ha un primato sui traffici ed è il primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di Siot. Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAI, che gestisce l'oleodotto transalpino, ha testimoniato al sistema economico bavarese il legame pluriennale e la propria sinergia con il Porto di Trieste, nonché le potenzialità dello scalo giuliano.

## TRIESTE PORTO DELLA BAVIERA NEL MEDITERRANEO VERSO I PAESI ASIATICI:48 ore di presentazioni,incontri tra Monaco e Norimberga per lo scalo giuliano



**Trieste come porto di riferimento per la Baviera. Un'affermazione emersa coralmemente alla presentazione dello scalo giuliano svoltasi ieri a Monaco.**

Monaco, 15 settembre 2016 – “Trieste è importante per l’economia della Baviera. E’ la nostra porta nel Mediterraneo verso i Paesi asiatici”. Queste le parole di Beate Merk, ministro bavarese per gli Affari europei e i Rapporti regionali. Concetti ripresi anche da Pietro Benassi, ambasciatore d’Italia a Berlino, da Peter Kammerer, vicedirettore della Camera di Commercio di Monaco e della Baviera Superiore, e soprattutto dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, che ha sottolineato i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, nonché la strategicità che lo scalo riveste per il Governo italiano.

Un’agenda fitta di incontri per il commissario dell’Autorità portuale di Trieste, Zeno D’Agostino, anche oggi con la visita all’interporto di Norimberga e altre Istituzioni e imprese del territorio del Land tedesco.

**[cliccare per ingrandire](#)**

“Stiamo lavorando per portare Trieste nelle dinamiche della logistica internazionale”, ha dichiarato D’Agostino. “Ieri sera abbiamo visto una sala gremita di operatori e la presenza di un nutrito parterre di Autorità: segno che i legami tra lo scalo giuliano e la Germania sono forti sia dal punto di vista istituzionale, che commerciale. Abbiamo avuto una buona reazione dal mondo della logistica e dello shipping, ma anche dagli imprenditori interessati a investire nel nostro scalo.

## - segue

---

Oggi continuiamo con una visita a Norimberga, dove torneremo a fine ottobre per nuovi appuntamenti. Trieste ha grandi potenzialità, siamo il terzo porto di riferimento per la Baviera, dopo Amburgo e Rotterdam”.

La serata di presentazione a Monaco è stata fondamentale soprattutto perché ha dato modo agli operatori di presentare i servizi delle loro aziende.

Si è iniziato parlando di autostrada del mare, uno dei fiori all’occhiello dello scalo. Paolo Nassimbeni, project cargo e logistic manager della Samer & co Shipping, ha snocciolato i numeri e le potenzialità del Gruppo. Una flotta di 15 navi, con 12 partenze/arrivi settimanali, collega i terminal Samer di Trieste alla Turchia, totalizzando un traffico di circa 200.000 veicoli pesanti all’anno, che da Trieste raggiungono via camion e in parte via ferrovia le destinazioni del Centro Europa. Tra i vari progetti, oltre a un potenziamento dei collegamenti ferroviari verso la Germania, Samer sta puntando a promuovere lo scalo triestino come varco naturale per le merci di provenienza mediterranea come i prodotti agricoli e porto d’imbarco (sia container che break bulk) per prodotti e macchinari di produzione germanica destinati all’esportazione.

Interessanti i numeri forniti da Francesco Parisi a capo della EMT che ha l’obiettivo di fare del Molo VI, una moderna piattaforma di interscambio mare/ferrovia: “Nel 2015 oltre l’80% del carico del Molo VI è arrivato e è partito via terra in modalità ferroviaria. Oltre l’80% dei carichi su treno relativi al Molo VI attraversa la Baviera. Ogni giorno circa 250 carichi pesanti (equivalente a 550 TEU giorno) attraversano il Land tedesco via treno invece che via strada”.

Per i servizi container verso l’Intramed e soprattutto verso l’Estremo Oriente la parola è passato a Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal, che ha evidenziato i diversi vantaggi del routing “via Trieste”, nonché l’affidabilità dei servizi del Molo VII e le tariffe competitive del terminal. Ampio approfondimento anche sull’offerta intermodale “in partnership con l’importante gruppo ferroviario internazionale (Rail Cargo Austria) e alcuni operatori locali (TO Delta e Alpe Adria)”.

Massimo Sofra, responsabile dell’agenzia MSC di Monaco, ha illustrato i dati di crescita della Mediterranean Shipping Company, secondo operatore globale nel settore containers. Al momento impiega più di 500 navi, molte delle quali con capacità di 19.000 Teu, e Trieste, assieme a pochissimi altri porti europei, dispone di un pescaggio naturale di 18 mt per accogliere tali navi. Proprio per questo, Sofra ha rimarcato il grosso interesse di MSC di sviluppare Trieste quale hub per il centro Europa, con collegamenti marittimi diretti e settimanali con l’Estremo Oriente e l’intera area mediterranea.

I collegamenti ferroviari sono stati approfonditi da Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria. Gurrieri ha presentato nel dettaglio l’ampio network dei servizi intermodali e combinati che collegano direttamente i terminal dello scalo triestino ai principali nodi logistici del mercato tedesco (Monaco, Ulm, Burghausen e attraverso questi alle altre destinazioni interne, quali Francoforte, Colonia, Ludwigshafen, Duisburg, Leipzig, Berlino, Amburgo e Rostock), rimarcando l’efficienza del servizio diretto su Monaco con resa rapida e garantita entro le 11 ore/tratta/treno.

## - segue

---

Infine due testimonial della cooperazione di successo tra Baviera e porto di Trieste. Thomas Bronnert, direttore logistica della Wacker Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, che da un anno ha attivato un treno che collega il Molo VII al Burghausen, realizzato per servire proprio la sede locale della Wacker, ha parlato di “velocità di reazione degli operatori triestini” nel mettere in piedi un servizio efficiente via Trieste. Il collegamento ha permesso di risparmiare tempi e costi, facendo diventare il nostro scalo un’alternativa ai porti del Nord Europa e porta della Baviera nel Mediterraneo verso i paesi asiatici.

Se Trieste ha un primato sui traffici ed è il primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT. Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l’oleodotto transalpino, ha testimoniato al sistema economico bavarese il legame pluriennale e la propria sinergia con il Porto di Trieste, nonché le potenzialità dello scalo giuliano. “Collaborazione e maggiori scambi economici tra Trieste e Baviera – ha affermato Lilli - non possano che favorire l’intero sistema, portando il porto al centro dell’attenzione economica dell’Europa”.

Alessandro Marino, direttore della Camera di Commercio Italo-tedesca, moderatore dell’incontro, ha rilevato, come il porto di Trieste “può tornare a giocare un ruolo importante per la Baviera, che ha la più forte presenza economica e industriale in Germania, diventando un efficace partner logistico per le attività di importazione e esportazione del Land tedesco”.

Questa nuova fiducia che sta dimostrando il mercato tedesco emerge anche dalle parole di Stefano Visentin, a capo dell’Associazione degli Spedizionieri di Trieste: “In passato il flusso delle merci bavaresi verso il porto di Trieste è stato rallentato da barriere non solo geografiche, ma soprattutto burocratiche e culturali. Attraverso queste nuove iniziative possiamo finalmente ridurre gli ostacoli doganali e creare fiducia e soddisfazione nuove nei clienti tedeschi”

## TRIESTE PORTO DELLA BAVIERA NEL MEDITERRANEO VERSO I PAESI ASIATICI



MONACO – “Trieste è importante per l’economia della Baviera. E’ la nostra porta nel Mediterraneo verso i Paesi asiatici”. Queste le parole di Beate Merk, ministro bavarese per gli Affari europei e i Rapporti regionali.

Concetti ripresi anche da Pietro Benassi, ambasciatore d’Italia a Berlino, da Peter Kammerer, vicedirettore della Camera di Commercio di Monaco e della Baviera Superiore, e soprattutto dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, che ha sottolineato i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, nonché la strategicità che lo scalo riveste per il Governo italiano.

Un’agenda fitta di incontri per il commissario dell’Autorità portuale di Trieste, Zeno D’Agostino, anche oggi con la visita all’interporto di Norimberga e altre Istituzioni e imprese del territorio del Land tedesco.

“Stiamo lavorando per portare Trieste nelle dinamiche della logistica internazionale”, ha dichiarato D’Agostino. “Teri sera abbiamo visto una sala gremita di operatori e la presenza di un nutrito parterre di Autorità: segno che i legami tra lo scalo giuliano e la Germania sono forti sia dal punto di vista istituzionale, che commerciale. Abbiamo avuto una buona reazione dal mondo della logistica e dello shipping, ma anche dagli imprenditori interessati a investire nel nostro scalo. Oggi continuiamo con una visita a Norimberga, dove torneremo a fine ottobre per nuovi appuntamenti. Trieste ha grandi potenzialità, siamo il terzo porto di riferimento per la Baviera, dopo Amburgo e Rotterdam”.

La serata di presentazione a Monaco è stata fondamentale soprattutto perché ha dato modo agli operatori di presentare i servizi delle loro aziende. Si è iniziato parlando di autostrada del mare, uno dei fiori all’occhiello dello scalo. Paolo Nassimbeni, project cargo e logistic manager della Samer & co Shipping, ha snocciolato i numeri e le potenzialità del Gruppo. Una flotta di 15 navi, con 12 partenze/arrivi settimanali, collega i terminal Samer di Trieste alla Turchia, totalizzando un traffico di circa 200.000 veicoli pesanti all’anno, che da Trieste raggiungono via camion e in parte via ferrovia le destinazioni del Centro Europa.

Tra i vari progetti, oltre a un potenziamento dei collegamenti ferroviari verso la Germania, Samer sta puntando a promuovere lo scalo triestino come varco naturale per le merci di provenienza mediterranea come i prodotti agricoli e porto d’imbarco (sia container che break bulk) per prodotti e macchinari di produzione germanica destinati all’esportazione.

Interessanti i numeri forniti da Francesco Parisi a capo della EMT che ha l’obiettivo di fare del Molo VI, una moderna piattaforma di interscambio mare/ferrovia: “Nel 2015 oltre l’80% del carico del Molo VI è arrivato e è partito via terra in modalità ferroviaria. Oltre l’80% dei carichi su treno relativi al Molo VI attraversa la Baviera. Ogni giorno circa 250 carichi pesanti (equivalente a 550 TEU giorno) attraversano il Land tedesco via treno invece che via strada”. Per i servizi container verso l’Intramed e soprattutto verso l’Estremo Oriente la parola è passata a Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal, che ha evidenziato i diversi vantaggi del routing “via Trieste”, nonché l’affidabilità dei servizi del Molo VII e le tariffe competitive del terminal. Ampio approfondimento anche sull’offerta intermodale “in partnership con l’importante gruppo ferroviario internazionale (Rail Cargo Austria) e alcuni operatori locali (TO Delta e Alpe Adria)”.

Massimo Sofra, responsabile dell’agenzia MSC di Monaco, ha illustrato i dati di crescita della Mediterranean Shipping Company, secondo operatore globale nel settore containers. Al momento impiega più di 500 navi, molte delle quali con capacità di 19.000 Teu, e Trieste, assieme a pochissimi altri porti europei, dispone di un pescaggio naturale di 18 mt per accogliere tali navi. Proprio per questo, Sofra ha rimarcato il grosso interesse di MSC di sviluppare Trieste quale hub per il centro Europa, con collegamenti marittimi diretti e settimanali con l’Estremo Oriente e l’intera area mediterranea.

## - segue

---

I collegamenti ferroviari sono stati approfonditi da Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria. Gurrieri ha presentato nel dettaglio l'ampio network dei servizi intermodali e combinati che collegano direttamente i terminal dello scalo triestino ai principali nodi logistici del mercato tedesco (Monaco, Ulm, Burghausen e attraverso questi alle altre destinazioni interne, quali Francoforte, Colonia, Ludwigshafen, Duisburg, Leipzig, Berlino, Amburgo e Rostock), rimarcando l'efficienza del servizio diretto su Monaco con resa rapida e garantita entro le 11 ore/tratta/treno.

Infine due testimonial della cooperazione di successo tra Baviera e porto di Trieste. Thomas Bronnert, direttore logistica della Wacker Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, che da un anno ha attivato un treno che collega il Molo VII al Burghausen, realizzato per servire proprio la sede locale della Wacker, ha parlato di "velocità di reazione degli operatori triestini" nel mettere in piedi un servizio efficiente via Trieste. Il collegamento ha permesso di risparmiare tempi e costi, facendo diventare il nostro scalo un'alternativa ai porti del Nord Europa e porta della Baviera nel Mediterraneo verso i paesi asiatici.

Se Trieste ha un primato sui traffici ed è il primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT. Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino, ha testimoniato al sistema economico bavarese il legame pluriennale e la propria sinergia con il Porto di Trieste, nonché le potenzialità dello scalo giuliano. "Collaborazione e maggiori scambi economici tra Trieste e Baviera – ha affermato Lilli – non possano che favorire l'intero sistema, portando il porto al centro dell'attenzione economica dell'Europa".

Alessandro Marino, direttore della Camera di Commercio Italo-tedesca, moderatore dell'incontro, ha rilevato, come il porto di Trieste "può tornare a giocare un ruolo importante per la Baviera, che ha la più forte presenza economica e industriale in Germania, diventando un efficace partner logistico per le attività di importazione e esportazione del Land tedesco".

Questa nuova fiducia che sta dimostrando il mercato tedesco emerge anche dalle parole di Stefano Visentin, a capo dell'Associazione degli Spedizionieri di Trieste: "In passato il flusso delle merci bavaresi verso il porto di Trieste è stato rallentato da barriere non solo geografiche, ma soprattutto burocratiche e culturali. Attraverso queste nuove iniziative possiamo finalmente ridurre gli ostacoli doganali e creare fiducia e soddisfazione nei clienti tedeschi".

Trieste porto di riferimento per Baviera. due giorni di presentazioni tra Monaco e Norimberga

(FERPRESS) – Trieste, 15 SET – “Trieste è importante per l’economia della Baviera. E’ la nostra porta nel Mediterraneo verso i Paesi asiatici”. Queste le parole di Beate Merk, ministro bavarese per gli Affari europei e i Rapporti regionali. Concetti ripresi anche da Pietro Benassi, ambasciatore d’Italia a Berlino, da Peter Kammerer, vicedirettore della Camera di Commercio di Monaco e della Baviera Superiore, e soprattutto dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, che ha sottolineato i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, nonché la strategicità che lo scalo riveste per il Governo italiano.

Un’agenda fitta di incontri per il commissario dell’Autorità portuale di Trieste, Zeno D’Agostino, anche oggi con la visita all’interporto di Norimberga e altre Istituzioni e imprese del territorio del Land tedesco.

“Stiamo lavorando per portare Trieste nelle dinamiche della logistica internazionale”, ha dichiarato D’Agostino. “Ieri sera abbiamo visto una sala gremita di operatori e la presenza di un nutrito parterre di Autorità: segno che i legami tra lo scalo giuliano e la Germania sono forti sia dal punto di vista istituzionale, che commerciale. Abbiamo avuto una buona reazione dal mondo della logistica e dello shipping, ma anche dagli imprenditori interessati a investire nel nostro scalo. Oggi continuiamo con una visita a Norimberga, dove torneremo a fine ottobre per nuovi appuntamenti. Trieste ha grandi potenzialità, siamo il terzo porto di riferimento per la Baviera, dopo Amburgo e Rotterdam”.

La serata di presentazione a Monaco è stata fondamentale soprattutto perché ha dato modo agli operatori di presentare i servizi delle loro aziende.

Si è iniziato parlando di autostrada del mare, uno dei fiori all’occhiello dello scalo. Paolo Nassimbeni, project cargo e logistic manager della Samer & co Shipping, ha snocciolato i numeri e le potenzialità del Gruppo. Una flotta di 15 navi, con 12 partenze/arrivi settimanali, collega i terminal Samer di Trieste alla Turchia, totalizzando un traffico di circa 200.000 veicoli pesanti all’anno, che da Trieste raggiungono via camion e in parte via ferrovia le destinazioni del Centro Europa. Tra i vari progetti, oltre a un potenziamento dei collegamenti ferroviari verso la Germania, Samer sta puntando a promuovere lo scalo triestino come varco naturale per le merci di provenienza mediterranea come i prodotti agricoli e porto d’imbarco (sia container che break bulk) per prodotti e macchinari di produzione germanica destinati all’esportazione.

## - segue

---

Interessanti i numeri forniti da Francesco Parisi a capo della EMT che ha l'obiettivo di fare del Molo VI, una moderna piattaforma di interscambio mare/ferrovia: "Nel 2015 oltre l'80% del carico del Molo VI è arrivato e è partito via terra in modalità ferroviaria. Oltre l'80% dei carichi su treno relativi al Molo VI attraversa la Baviera. Ogni giorno circa 250 carichi pesanti (equivalente a 550 TEU giorno) attraversano il Land tedesco via treno invece che via strada".

Per i servizi container verso l'Intramed e soprattutto verso l'Estremo Oriente la parola è passata a Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal, che ha evidenziato i diversi vantaggi del routing "via Trieste", nonché l'affidabilità dei servizi del Molo VII e le tariffe competitive del terminal. Ampio approfondimento anche sull'offerta intermodale "in partnership con l'importante gruppo ferroviario internazionale (Rail Cargo Austria) e alcuni operatori locali (TO Delta e Alpe Adria)".

Massimo Sofra, responsabile dell'agenzia MSC di Monaco, ha illustrato i dati di crescita della Mediterranean Shipping Company, secondo operatore globale nel settore containers. Al momento impiega più di 500 navi, molte delle quali con capacità di 19.000 Teu, e Trieste, assieme a pochissimi altri porti europei, dispone di un pescaggio naturale di 18 mt per accogliere tali navi. Proprio per questo, Sofra ha rimarcato il grosso interesse di MSC di sviluppare Trieste quale hub per il centro Europa, con collegamenti marittimi diretti e settimanali con l'Estremo Oriente e l'intera area mediterranea.

I collegamenti ferroviari sono stati approfonditi da Antonio Gurrieri, AD di Alpe Adria. Gurrieri ha presentato nel dettaglio l'ampio network dei servizi intermodali e combinati che collegano direttamente i terminal dello scalo triestino ai principali nodi logistici del mercato tedesco (Monaco, Ulm, Burghausen e attraverso questi alle altre destinazioni interne, quali Francoforte, Colonia, Ludwigshafen, Duisburg, Leipzig, Berlino, Amburgo e Rostock), rimarcando l'efficienza del servizio diretto su Monaco con resa rapida e garantita entro le 11 ore/tratta/treno.

Infine due testimonial della cooperazione di successo tra Baviera e porto di Trieste. Thomas Bronnert, direttore logistica della Wacker Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, che da un anno ha attivato un treno che collega il Molo VII al Burghausen, realizzato per servire proprio la sede locale della Wacker, ha parlato di "velocità di reazione degli operatori triestini" nel mettere in piedi un servizio efficiente via Trieste. Il collegamento ha permesso di risparmiare tempi e costi, facendo diventare il nostro scalo un'alternativa ai porti del Nord Europa e porta della Baviera nel Mediterraneo verso i paesi asiatici.

## - segue

---

Se Trieste ha un primato sui traffici ed è il primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT. Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino, ha testimoniato al sistema economico bavarese il legame pluriennale e la propria sinergia con il Porto di Trieste, nonché le potenzialità dello scalo giuliano. "Collaborazione e maggiori scambi economici tra Trieste e Baviera – ha affermato Lilli – non possano che favorire l'intero sistema, portando il porto al centro dell'attenzione economica dell'Europa".

Alessandro Marino, direttore della Camera di Commercio Italo-tedesca, moderatore dell'incontro, ha rilevato, come il porto di Trieste "può tornare a giocare un ruolo importante per la Baviera, che ha la più forte presenza economica e industriale in Germania, diventando un efficace partner logistico per le attività di importazione e esportazione del Land tedesco".

Questa nuova fiducia che sta dimostrando il mercato tedesco emerge anche dalle parole di Stefano Visentin, a capo dell'Associazione degli Spedizionieri di Trieste: "In passato il flusso delle merci bavaresi verso il porto di Trieste è stato rallentato da barriere non solo geografiche, ma soprattutto burocratiche e culturali. Attraverso queste nuove iniziative possiamo finalmente ridurre gli ostacoli doganali e creare fiducia e soddisfazione nuove nei clienti tedeschi".

GRANDI NAVI A VENEZIA

## Burocrazia freno alle vie alternative

Jacopo Gilberti • pagina 10



Grandi navi. Il decreto Clini-Passera prevede il divieto del passaggio con la deroga fino all'approvazione di un itinerario alternativo

# Venezia, ancora impasse sulle crociere

Progetti bloccati in attesa della decisione del Governo: realmente in campo due percorsi

VENETO



Jacopo Gilberti

Per pasticci di forma e per poca voglia di decidere, ancora per anni le grandi navi continueranno a passare per Venezia, ancora per anni saranno pubblicate fotografie truccate per far apparire ancora più gigantesche le navi da crociera già gigantesche, ancora per anni ci saranno interventi indignati di personalità della cultura e minacce dell'Unesco, ancora per anni le proteste di veneziani e soprattutto di non veneziani. Dopo quattro anni e mezzo dal decreto Clini-Passera (di cui oggi sono titolari i loro successori Galletti e Delrio), le odiosamente grandi navi continuano come prima a sfilare nel canale della Giudecca e davanti al palazzo ducale. Circa 600 navi l'anno, circa un milione di passeggeri l'anno i quali dall'alto del ponte solarium fanno ciao-ciao con la mano ai veneziani e ai turisti laggiù minuscoli sui vaporetti e tra le colonne di San Marco.

I progetti per togliere le grandi navi da San Marco? Fermi nel pasticcio degli iter.

### Il decreto inapplicato

Il decreto Clini-Passera della primavera del 2012 dice che è

vietato l'ingresso in laguna alle grandi navi, ma che possono passare finché non ci sono alternative.

Così in assenza di alternative oggi passano liberamente le navi sotto le 60 mila tonnellate di stazza a patto che dal momento in cui si avvicinano a Venezia usino combustibile a basso impatto ambientale (si chiama blue flag)

come accade nel Baltico e in alcuni porti degli Usa.

### Tre progetti

Formalmente, i progetti alternativi sono tre, nei fatti sono sopravvissuti due progetti concorrenti. I ministri del Comitato per la salvaguardia di Venezia (coordinati da Giuliano Delrio, ministro delle Infrastrutture e trasporti, insieme con Dario Franceschini dei Beni culturali e Gian Luca Galletti dell'Ambiente) non riescono a darsi una data in cui incontrarsi e decidere come sciogliere il nodo della scelta, resa più facile dal nuovo codice degli appalti.

La soluzione più semplice e disastrosa sarebbe però l'atto di forza, il divieto totale e istantaneo per appagare gli appetiti dei porti concorrenti e i turbamenti degli intellettuali (il 25 settembre a Venezia ci sarà una grande manifestazione internazionale antinave).

L'iter: oggi due progetti sono sotto verifica della commissione di valutazione di im-

patto ambientale del ministero dell'Ambiente.

### Il canale congelato

Il primo progetto — il più contestato e già congelato — si chiama Contorta. Il parere della commissione Via potrebbe essere pronto in tre o quattro settimane. Era stato presentato dall'Autorità del porto, prevede lo scavo di un canale molto impegnativo attraverso i bassifondi della laguna.

Poco amato per il suo impatto rilevante sull'equilibrio instabile della laguna, era stato appoggiato dal ministero delle Infrastrutture, poi è stato congelato a favore del progetto successivo, meno impattante, denominato Tresse.

### Il terminal vicino al Mose

Il secondo progetto fu presentato da Cesare De Piccoli e dall'azienda siderurgica Duferco. Si chiama Venis. Prevede di costruire un terminale per le crociere in prossimità delle dighe del Mose. Poco gradito alle compagnie di navigazione per

la logistica complessa, più gradito da ambientalisti e cittadini per l'allontanamento delle navi dalla città.

Il progetto Venis è in fase di verifica ambientale con una Via speciale per esaminare quanto interferisce con le dighe del Mose; l'esame della commissione

ambientale Via potrebbe concludersi fra 4 e 6 settimane per poi destinare il progetto alla decisione dei ministri del Cipe.

### Passaggio a Nord-Ovest

Il terzo progetto, denominato Tresse, è il secondo che potrebbe essere adottato, in concorrenza con il Venis visto che il progetto Contorta pare destinato all'abbandono.

Il progetto Tresse è voluto dal Comune di Venezia (il sindaco Giorgio Orsoni e poi il suo successore Luigi Brugnaro). È apprezzato anche dall'Autorità del porto guidata dall'uscente Paolo Costa, a patto però che dal punto di vista formale venga considerato una semplice variante del progetto Contorta, in modo anche da evitare eventuali rivalse sui costi di una nuova procedura Via. Ma il ministero dell'Ambiente ha già detto che è un progetto del tutto nuovo e va fatta una procedura da zero.

Prevede lo scavo di 800 metri di canale al margine della laguna a ovest della città, a ridosso della zona industriale di Marghera, utilizza canali già esistenti. Il progetto Tresse non è molto amato dalla compagnia di navigazione perché toglie l'attrattiva di passare davanti a San Marco con i croceristi che dal ponte solarium salutano con la mano le formichine che si agitano laggiù in piazza San Marco.

REPUBBLICA ITALIANA

## - segue

### Il traffico passeggeri

Numero passeggeri e var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente



(\* ) Gennaio-ottobre

### L'ITER

Nele prossime settimane dovrebbe arrivare la valutazione d'impatto ambientale dei piani d'attraversamento

## Ap Venezia: superato ad agosto 2016 il record di sempre con oltre 600mila TEU in un anno

(FERPRESS) – Venezia, 15 SET – A solamente un anno di distanza dallo storico traguardo dei 500.000 TEU raggiunto nel giugno scorso, il porto di Venezia ha ulteriormente migliorato la sua performance nel comparto container superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei 600.000 TEU. Attestato su 380.000 TEU nel 2008 – prima della lunga crisi mondiale ed europea – il traffico container è sceso di poco, 370.000 TEU nel 2009, per tornare ai livelli pre-crisi già alla fine dello stesso anno.

Da quella data ha mostrato un incremento costante, non toccato dall'andamento della crisi, che lo ha portato al record dei 600.000 TEU/anno attuale (+66 per cento dal 2009). Una crescita che è stata solo amplificata dal ritorno della linea diretta con il Far East operata da "Ocean3" da Febbraio 2015 e dalle recenti decisioni di alcune compagnie di scalare anche su Venezia toccando così direttamente tutti i porti dell'Alto Adriatico. Una crescita in controtendenza rispetto alla crisi che è la miglior prova del carattere strutturale del vantaggio competitivo che Venezia può offrire ai suoi clienti italiani ed europei: la vicinanza, la migliore d'Europa, a un mercato ricco sempre più proiettato sui mercati dell'oltre Suez asiatico ed africano ma anche del Mediterraneo centro orientale e del Mar Nero. Un vantaggio competitivo che non appena si provvederà ad eliminare il vincolo della accessibilità nautica con il sistema portuale offshore-onshore, consentirà il sicuro recupero di una buona parte di quell' 1.8 milioni di TEU che il Nord est perde a favore della portualità concorrente soprattutto del Mare del Nord. Un vantaggio competitivo che Venezia condivide con gli altri porti del Napa (North Adriatic Port Association), per i quali Venezia copre i mercati nord-adriatici occidentali, mentre Trieste, Koper e Rijeka coprono i mercati nordadriatici occidentali, che confermano una crescita strutturale stabile dal 2009 ad oggi di oltre 80 punti percentuali. La crescita di Venezia infatti si aggiunge (non si sostituisce) a quella registrata anche dagli altri porti del NAPA: Trieste e Ravenna, come Capodistria e Fiume, crescono anch'essi tra il 2 e il 7.5 per cento (sui primi sei mesi del 2016) e possono quindi trarre vantaggio anche dalla crescita di Venezia, che dà così il suo contributo a rendere conveniente a navi portacontainer sempre più grandi raggiungere l'Alto Adriatico.

# Sportello unico, oggi il debutto sotto la Lanterna

Genova - I controlli verranno effettuati in maniera coordinata e non più in posti e tempi diversi.



Genova - **Debutta oggi a Genova il nuovo Sportello unico doganale che riunisce tutte le diverse verifiche sulle merci in entrata e in uscita dal porto e sarà coordinato dall'Agenzia delle dogane.** Previsto nel decreto legge di riforma della portualità, lo Sportello unico genovese rispetta i tempi. Ci sarà un locale apposito, ricavato per ora nella sede della direzione delle Dogane e successivamente spostato a Ponte Caracciolo, in cui ognuno dei soggetti interessati (Guardia di Finanza, Ministero della Salute-Usmaf e Pif, Servizio fitosanitario regionale, Corpo Forestale e Camera di Commercio) avrà una postazione. I controlli verranno effettuati in maniera coordinata e non più in posti e tempi diversi.

## **DOGANE**

### **Sportello unico, oggi il debutto sotto la Lanterna**

**GENOVA.** Debutta oggi a Genova il nuovo Sportello unico doganale che riunisce tutte le diverse verifiche sulle merci in entrata e in uscita dal porto e sarà coordinato dall'Agenzia delle dogane. Previsto nel decreto legge di riforma della portualità, lo Sportello unico genovese rispetta i tempi. Ci sarà un locale apposito, ricavato per ora nella sede della direzione delle Dogane e successivamente spostato a Ponte Caracciolo, in cui ognuno dei soggetti interessati (Guardia di Finanza, Ministero della Salute-USmaf e Pif, Servizio fitosanitario regionale, Corpo Forestale e Camera di Commercio) avrà una postazione. I controlli verranno effettuati in maniera coordinata e non più in posti e tempi diversi.

## Porti: Genova, parte sportello unico doganale per controlli

Pitto (Spediporto), così attuamo decreto riforma portuale

GENOVA, 15 SET - Debutta domani a Genova il nuovo Sportello Unico doganale e dei controlli, che riunisce appunto tutte le diverse verifiche sulle merci in entrata e in uscita dal porto, coordinato dall'Agenzia delle Dogane. Previsto nel decreto legge di riforma della portualità che entra in vigore proprio adesso, lo Sportello unico genovese rispetta i tempi. Ci sarà un locale apposito, ricavato per ora nella sede della direzione delle Dogane e successivamente spostato a Ponte Caracciolo, in cui ognuno dei soggetti interessati (Guardia di Finanza, Ministero della Salute-Usmaf e Pif, Servizio Fitosanitario Regionale, Corpo Forestale dello stato-Cites, Camera di Commercio di Genova) avrà una postazione e i controlli potranno così avvenire in maniera coordinata in uno spazio dedicato, mentre ora sono effettuati in posti e tempi diversi.

"Agenzia delle Dogane e tutte le amministrazioni coinvolte hanno dimostrato, attraverso questa iniziativa, un importante segnale di volontà di dare pratica ed immediata attuazione al Decreto Legislativo n.169/2016 sulla Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali - commenta Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi -. Come categoria crediamo che il coordinamento tra Dogana ed enti di Presidio costituisca un tassello fondamentale per un completo efficientamento del sistema portuale".

## Spezia: salta il Comitato per mancanza numero legale

LA SPEZIA - Per mancanza di numero legale è saltata l'ultima assemblea del Comitato portuale dell' [redacted] della Spezia, destinata a fondersi con quella di Marina di Carrara per dare vita all'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale. Nella sede di via del Molo, gran parte degli enti e delle associazioni da giorni in contrasto con la decisione del presidente della Port [redacted] Lorenzo Forciere di discutere pratiche importanti per lo scalo spezzino a un giorno dall'entrata in vigore della legge sulla riforma della ge-

(continua a pagina 2)

## Spezia. salta il Comitato

vernance portuale, hanno scelto di disertare l'incontro. Al centro della contesa, il punto all'ordine del giorno relativo alla cessione di quote a privati della società Apis Investimenti, interamente partecipata [redacted] e costituito per orchestrare la realizzazione e la futura gestione della stazione crocieristica.

Sulla vicenda è intervenuto il sindaco della Spezia Massimo Federci: «Abbiamo voluto prendere le distanze rispetto ad una deliberazione all'ordine del giorno su cui sussistevano forti dubbi di merito e di opportunità. La delibera riguardante la cessione di quote a privati di una società costituita per la futura gestione della stazione crocieristica è stata messa all'ordine del giorno di un Comitato che nell'arco delle 24 ore sarà definitivamente posto in prorogatio. Siamo di fronte ad un finale di partita non bello che mette in luce uno scollamento sempre più profondo tra [redacted] da una parte, istituzioni e mondo portuale dall'altro».

# «Carnival è stata favorita nella gara per Porto 2000»

La Sinergest Olbia chiede a Gallanti e Provinciali la sospensione della procedura «I contratti sono stati resi noti tardi, è stata lesa la par condicio dei concorrenti»

Per la società sarda, che si riserva di agire in giudizio, c'è una "espressa intesa" tra [redacted] livornese e il gruppo americano

● LIVORNO

Una richiesta ufficiale di sospensione e anche di rinvio della gara per la privatizzazione della Porto 2000 è stata inviata nei giorni scorsi dalla Sinergest Olbia spa (società che gestisce la stazione marittima di Olbia - "Molo Isola Bianca" - e relativi servizi di assistenza ai passeggeri) al commissario [redacted] di Livorno [redacted] e al segretario generale (che è anche responsabile unico del procedimento) Massimo Provinciali.

Il motivo è da ricercarsi - secondo quanto sostenuto dalla società sarda - in una "lesione della par condicio dei concorrenti" causata dal tardivo inserimento nella data room (cioè l'insieme di dati riservati e confidenziali inerenti l'operazione in corso) dei contratti conclusi dalla Porto di Livorno 2000 con il Gruppo Carnival, che partecipa alla gara e che sempre secondo Sinergest avrebbe dato un vantaggio alla

stessa Carnival. E per questo motivo che Sinergest si riserva anche di agire in giudizio nei confronti dei vertici [redacted]

I tempi per una soluzione sono peraltro molto stringenti: il 26 settembre prossimo, scade infatti il termine per la presentazione delle offerte per quella che tecnicamente è definita la "procedura ristretta per la selezione di un socio di maggioranza della società Porto di Livorno 2000 srl, per l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, di supporto ai passeggeri e di altri servizi connessi e/o accessori e per l'affidamento in concessione delle relative aree demaniali". Una scadenza che oggi Sinergest invita a voler rinviare - anche sulla base delle notizie della "modifica al vigente Prp nella parte in cui esso disciplina l'ambito porto-città" - al momento in cui i soggetti interessati e coinvolti nel progetto abbiano definito un quadro urbanistico territoriale più certo. Ma andiamo per ordine.

Il gruppo di Olbia, a proposito della posizione di Carnival, spiega infatti che "dopo mesi di infruttuosi solleciti che ci hanno convinto ad effettuare una segnalazione all'Anac, abbiamo potuto esaminare i contratti in questione, verificando come gli stessi impattino gravemente sul procedimento di gara, sul rispetto delle condizioni di partecipazione e, più in generale, sull'equilibrio dell'offerta economica da esitarsi nell'ambito della procedura".

Secondo Sinergest, quello che viene definito come "l'in-

serimento volutamente tardivo di detti contratti nella data room" da parte dei vertici dell'Authority livornese avrebbe lesa "la par condicio dei concorrenti, causando per quasi tutta la durata della gara un'asimmetria informativa di cui si è potuta giovare solo uno dei partecipanti (il Gruppo Carnival); impedito l'assunzione di una decisione consapevole della scrivente a partecipare e poi coltivare la presente gara, investendo in questi mesi centinaia di migliaia di euro per la preparazione dell'offerta in consulenze legali, finanziarie, contabili, urbanistiche, ambientali, ecc.; costringerà in ogni caso la scrivente a rivedere radicalmente (in pochissimi giorni) la propria offerta, affrontando così ulteriori spese".

Ma Sinergest entra anche nel merito dei contenuti dei contratti stipulati tra Porto 2000 con il Gruppo Carnival: "Essi attribuiscono diritti speciali di accessi preferenziali alle banchine della Porto di Livorno 2000 a favore al Gruppo Carnival sino al 2025". Per la società olbiese questi diritti "sono stati assenti senza alcuna procedura concorsuale ad evidenza pubblica (necessaria in quanto la stazione marittima svolge un'attività di interesse generale ed oltretutto partecipata da soggetti pubblici) e rappresentano inoltre un'evidente discriminazione nei confronti di tutti gli altri concorrenti del Gruppo Carnival nel mercato crocieristico".

Sempre secondo le accuse di Sinergest, questi atti sarebbero stati stipulati in data 24

settembre 2014, "subito dopo la deliberazione del Comitato Portuale che nel luglio 2014 aveva autorizzato il presidente [redacted] di Livorno a bandire la gara per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000 entro il 2014" e pochi mesi prima "che fosse pubblicata la gara per la selezione di un socio di maggioranza della società Porto di Livorno 2000". Questi contratti sarebbero perciò "il risultato di una espressa "intesa" (rilevante sotto il profilo antitrust) anche con [redacted] contenenti "un patto di segretezza per mantenerli celati ai terzi, nonché l'impegno [redacted] di Livorno a non intraprendere nessuna azione per invidiarli, modificarli o risolverli".

Tutto ciò, per Sinergest, ha di fatto reso la gara "svantaggiosa per tutti i partecipanti che non siano il Gruppo Carnival introducendo tra l'altro un limite alla redditività della Porto di Livorno 2000, tramite condizioni di favore al Gruppo Carnival peraltro assolutamente contrarie alle norme antitrust nazionali e comunitarie".

Da qui l'invito rivolto all'[redacted] "ad assumere in autotutela ogni determinazione per sanare la gara da tali illegittimi contratti, azionando i necessari rimedi volti a far accertare l'invalidità di tali contratti o comunque ad eliminarne gli effetti prima di proseguire la presente gara, che si auspica venga opportunamente sospesa nelle more, riservandoci in ogni caso di segnalare tali circostanze alle autorità competenti". Come replicheranno Gallanti e Provinciali?

## Porto di Livorno: il Tar respinge il ricorso presentato da associazioni e circoli nautici



LIVORNO – Ricorso respinto e condanna al pagamento delle spese processuali. Il Tar ha dato ragione all'Authority di Livorno, difesa dall'Avvocatura dello Stato, smontando nel merito le motivazioni che hanno portato 11 tra associazioni sportive e circoli nautici a chiedere l'annullamento della deliberazione del 24 marzo del 2015 con la quale il Consiglio Regionale della Toscana aveva approvato il Piano Regolatore Portuale dello scalo labronico.

Al centro della battaglia l'intero iter cominciato nel 2007 con la sottoscrizione di un accordo di programma presso la presidenza del Consiglio, sulla base del quale la Port Authority si era assunta il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per fare del Porto mediceo e della Darsena Nuova un approdo turistico, avviando così la redazione di una variante al Piano Regolatore e facendola approvare a dicembre del 2010. Il nuovo Piano Regolatore Portuale di fatto recepisce i contenuti della variante approvata nel 2010 prevedendo anche la realizzazione di un piccolo approdo nautico presso la Bellana.

I ricorrenti, titolari di concessioni demaniali di specchi acquei all'interno del porto, hanno impugnato tutto l'iter lamentando in primo luogo la perdita dell'area attualmente riservata alla nautica da diporto (Il porto mediceo e la Darsena nuova sono state assegnate in concessione alla società Porta a Mare) e sostenendo, in secondo, luogo l'inidoneità della Bellana a soddisfare le loro esigenze.

I circoli nautici e le associazioni sportive hanno affidato l'impugnazione a sei motivi di diritto, sostenendo: 1) che è stato violato l'art. 5 della legge 84/94 nella parte relativa alla mancata partecipazione dei Comuni di Capraia Isola e di Collesalveti all'intesa che ha preceduto l'approvazione del PRP; 2) che l'intesa richiesta dall'art 5 della 84/94 è stata sostituita con un accordo di pianificazione; 3) che l'approvazione del prp è stata viziata da un'inversione procedimentale che ha fatto sì che il parere rilasciato dal Nurv seguisse, e non precedesse, come di norma, l'intesa preliminare; 4) che il Prp non è stato approvato entro sessanta giorni dall'approvazione della legge regionale 65/2014; 5) che la mancata pubblicazione dell'avvenuta adozione del PRP sul BURT costituisce una grave violazione; 6) che il termine di 13 giorni assegnato dalla Regione Toscana al Comune di Livorno per provvedere all'approvazione della variante al Piano Strutturale sarebbe incongruo.

Il Tar Toscana ha bocciato tutte e sei le eccezioni, ritenendole infondate (come nel caso della pubblicazione sul Burt dell'adozione del Prp, effettivamente avvenuta) o inammissibili, affermando sostanzialmente due cose: che il Prp non taglia fuori i circoli nautici dall'ambito marittimo prevedendo per loro una soluzione alternativa rispetto a quella in essere, e che la scansione procedimentale seguita dalle amministrazioni competenti per addivenire all'approvazione regionale del PRP è risultata essere conforme a quanto stabilito dalla normativa vigente.

## Porto, arrivano i crocieristi Oggi attracca «La Sirena»

La nave ha 680 passeggeri: il pacchetto delle iniziative

- PIOMBINO -

**ARRIVA** oggi in porto la nave da crociera «La Sirena» con 680 passeggeri. Allerta meteo permettendo, sarà una giornata importante per Piombino. Dopo il primo sbarco dell'agosto scorso della «Saga Pearl II» proveniente da Minorca con 500 passeggeri e della nave «Le Ponant» del 30 giugno scorso, si tratta di uno sbarco che sancisce l'entrata del territorio nel circuito del turismo crocieristico. Il Comune, insieme

alla società Parchi, ha organizzato un pacchetto di iniziative per accogliere i turisti che saranno interessati a visitare la città. «Sono gli armatori che autonomamente organizzano dei pacchetti chiusi di visita trattando direttamente con i tour operator - spiega il vicesindaco e assessore al turismo Stefano Ferrini - ma comunque abbiamo pensato a delle iniziative finalizzate ad accogliere i passeggeri che rimarranno a bordo della nave e che vorranno approfittare dell'occasione per visitare la nostra città. Le iniziative sono state organizzate in collaborazione con Parchi Val di Cornia, Confesercenti, Concommercio, Cna, Pro Loco, Doc Val di Cornia, Tiemme».

**IN PARTICOLARE** ad accogliere i turisti all'attracco della nave ci saranno dei bus navetta, finanziati dal Comune in collaborazione con Tiemme, che svolgeran-



**TURISMO**

Le guide accolgono i passeggeri: questo lo sbarco della Saga Pearl II

### LA STAGIONE

Il 26 ci sarà la «Crystal Symphony»

di 238 metri e 922 passeggeri

il 1° ottobre «Berlin» 456 passeggeri

no servizio per il centro di Piombino con hostess degli uffici turistici, queste distribuiranno materiali e guideranno i crocieristi alla visita della città. Le navette condurranno i turisti in Cittadella davanti al museo archeologico, dove potranno usufruire di visite guidate a pagamento, al costo di 8 euro. Le visite partiranno alle 11 e alle 13,45 e prevedono la visita al museo archeologico, alle fonti dei canali a Marina, piazza Bovio e tutto il centro storico

fino ad arrivare al mercato coperto, dove i commercianti del mercato offriranno i loro prodotti. Infine la visita potrà proseguire nella parte commerciale della città, via Costa, via Lombroso corso Italia ecc. seguendo la mappa con le vie del commercio che verrà distribuita. In cittadella sarà possibile partecipare inoltre alle degustazioni di vini organizzate cura del Consorzio Doc Val di Cornia. Altri arrivi sono previsti nelle prossime settimane: il 26 sarà la volta della «Crystal Symphony» (238 metri di lunghezza per la bellezza di 922 passeggeri), mentre il 1° ottobre sbarcherà sulla banchina piombinese il «Berlin» (126 metri per 456 passeggeri). A chiudere, sarà l'11 ottobre ancora una volta la piccola «Le Ponant».

## Rossi su Piombino: guardiamo al futuro con ottimismo

FIRENZE - «Credo ci siano dunque le condizioni per guardare con ottimismo al futuro. Siamo di fronte a quello che non voglio chiamare un modello, ma un esempio interessante che abbiamo provato a riprodurre a Livorno e a Massa Carrara. E, a distanza di un anno, possiamo dire che le cose stanno andando avanti». Con queste parole il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha concluso la sua  
(continua a pagina 11)

## Rossi su Piombino

comunicazione in Consiglio regionale sulla reindustrializzazione dell'area di Piombino e in particolare sulla situazione della ex Lucchini, sulla salvaguardia dell'occupazione e sul futuro della siderurgia in Toscana.

Il presidente ha stilato una breve cronistoria degli avvenimenti degli ultimi anni, a partire dal 2005, dalla presenza del gruppo Lucchini a quello Severstal, all'amministrazione straordinaria, per giungere poi al piano di rilancio del 2013-14 con la dichiarazione di area di crisi industriale complessiva e alla cessione al gruppo Cevital, e poi allo scorso anno con l'avvio del piano industriale da parte di Aferpi e la predisposizione degli strumenti pubblici, sfociato nel primo semestre di quest'anno nell'attivazione degli investimenti industriali previsti dal piano finanziario di Aferpi.

Rossi ha richiamato gli impegni presi dalla nuova proprietà per la

riassunzione di tutti i circa 1.800 dipendenti della ex Lucchini, i 1.080 già passati in Aferpi e i circa 700 che dovrebbero essere riassunti con un contratto di solidarietà, così come richiesto dalle organizzazioni sindacali, una scelta definita «apprezzabile» perché «pone tutti sullo stesso piano».

Rossi si è detto fiducioso circa il fatto che il piano di riconversione possa concludersi entro l'anno e ha definito «straordinarie» le misure del piano economico da 700 milioni, così come «non banale» la ricapitalizzazione da 92 milioni di euro, che si completerà poi con il finanziamento dell'intero piano di investimenti entro il 2016 mediante ulteriori capitali propri, supportati da parte di enti terzi e credito dal sistema bancario.

Dopo aver osservato che a Piombino si producono «le migliori rotae d'Europa», il presidente ha detto di considerarsi «amico di tutti e parente di nessuno», annunciando che le verifiche circa l'attuazione del piano industriale «continueremo a farle».

Lunga la lista dei ringraziamenti per il cammino compiuto e i risultati fin qui raggiunti: oltre alle organizzazioni sindacali, Rossi ha espresso apprezzamento per l'impegno del sottosegretario

Claudio De Vincenti, per il ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda, per il segretario del Cipe Luca Lotti chiamato a concedere il finanziamento da 50 milioni di euro per la realizzazione della bretella alla SS398 per il collegamento diretto allo stabilimento di Aferpi, il gestore dei servizi energetici, ricordando l'impegno del Governo per concedere la fornitura dell'energia elettrica allo stesso prezzo praticato alle aziende di altre parti d'Italia e i contratti con Terna per il collegamento alla rete a 380 KW presente a Suvereto. Non sono mancati poi i riconoscimenti per il ministero dell'Ambiente con la sottosegretaria Silvia Velo per gli interventi di bonifica per 50 milioni finanziati a metà da Regione e Governo e per gli uffici regionali che hanno seguito con attenzione tutta la vicenda.

Il presidente ha criticato invece ancora una volta l'industria siderurgica italiana, incapace di presentare un piano di rilancio che potesse concorrere con quello del patron di Aferpi, Issad Rebrab. Quanto al futuro polo agroalimentare e logistico, in grado di «avere ricadute positive sia sull'occupazione diretta che sull'indotto», Rossi ha detto di aver chiesto a Rebrab di parlarne a Gennaio, una volta incassata la realizzazione del previsto forno elettrico da un milione di tonnellate.

## Assoagenti Campania, "Ora una riforma anche per Napoli"



«L'estate si conclude con una grande preoccupazione per gli agenti marittimi della Campania: il futuro». Così Assoagenti saluta l'entrata in vigore del decreto legislativo di riforma del sistema portuale, che porta con sé, secondo l'associazione di categoria, due novità importanti: la delibera della giunta regionale della Campania per l'assegnazione all'Autorità portuale di Napoli dei fondi per la realizzazione di interventi infrastrutturali, e l'imminente nomina del presidente dell'"Autorità di sistema portuale", quella che accorpa in Campania le authority di Napoli e Salerno, anche se il ministero dei Trasporti potrebbe approvare una deroga fino a tre anni, su richiesta della Regione, che ne rimanderebbe l'assorbimento.

Di fronte a queste novità nazionali, però, c'è da fare anche una riflessione sul porto di Napoli di fronte al calo delle crociere previsto per il prossimo anno, oltre a un taglio dei costi. In altre parole, migliorarne l'*appeal*. Secondo il presidente Assoagenti Stefano Sorrentini, gli operatori del sistema napoletano devono rispondere «con azioni rivolte al miglioramento della produttività e dell'efficienza, nonché alla rimodulazione dei costi e delle tariffe, elementi questi altrettanto essenziali per il recupero del nostro deficit competitivo». La buona notizia è che «abbiamo registrato da tempo – continua – una maggiore attenzione da parte degli organi di governo nazionale al contesto portuale napoletano che, unita alla diffusa consapevolezza da parte di tutti della gravità della situazione, ha generato la necessità di azioni concrete ed immediate. Sono certo che l'imminente nomina del presidente dell'AdSP sarà indirizzata verso una figura che risponderà ai requisiti di alto profilo richiesti dalla circostanza; potremo, quindi, sperare di approssimarci alla stagione del rilancio della portualità locale».

**Il calo delle crociere** Per gli agenti marittimi napoletani la preoccupazione principale in questo periodo riguarda la perdita di traffico prevista per il 2017, con una netta riduzione degli approdi di navi da crociera. «Assistiamo – spiega Sorrentini – in maniera passiva all'ennesima perdita di traffico e alle conseguenti ricadute negative sull'economia del porto e dell'indotto. Sarà opportuno, per il futuro, tentare di prevenire i cali di natura non fisiologica, operando con programmazioni più adeguate e, soprattutto, adottate in tempo utile. I dati degli ultimi anni, infatti, dimostrano che le politiche attendiste e gli interventi correttivi posti in essere solo in maniera tardiva e inefficace, hanno manifestato tutti i propri limiti: il trend del traffico portuale napoletano è ormai orientato stabilmente in terreno negativo e deve essere ben chiaro che il processo involutivo che si è determinato diventerà irreversibile in tempi brevi».

## - segue

---

Da questa valutazione è nato il nuovo consiglio direttivo di Assoagenti. «Agenti marittimi – spiega Sorrentini - con deleghe ben precise, per rafforzare il dialogo con le istituzioni, i media e tutti gli operatori portuali. Da qui sono già partite richieste di incontri e summit con direzione marittima, Autorità portuale e Comuni per affrontare quei temi che continuano ad essere un limite per lo sviluppo dei porti commerciali e turistici della Campania e per l'economia del territorio, che passa inevitabilmente attraverso il mare».

*Il nuovo consiglio direttivo di Assoagenti*

**Presidente** Stefano Sorrentini

**Vicepresidenti** Vittorio Spizzuoco, Elisabetta Masucci

**Segretario Generale** Gaetano Artimagnella

**Tesoriere** Dionisio Arvanitis

**Consiglieri** Andrea Cerruti, Emanuele di Liello, Giuseppe Genovese, Carlo Greco, Lars Klingenberg, Francesco Luise, Aniello Mazzella, Roberto Romano

**Past president** Andrea Mastellone

## Andamento positivo dei traffici a Napoli

NAPOLI - I primi sei mesi del 2016 segnano per lo scalo partenopeo un andamento positivo. I settori che raggiungono risultati migliori, secondo i dati, sono il traffico merci (rinfuse liquide, solide e varie) e il traffico passeggeri soprattutto quello per le isole e per il Golfo. Il traffico contenitori è in fase di ripresa. Quello croceristico segna un - 5,3%.

Analizzando nel dettaglio le statistiche, da Gennaio a Giugno di quest'anno le merci movimentate sono state 11.193.092 tonnellate, + 9,8% rispetto al 2015. Il traffico passeggeri, riferito al traffico per il Golfo e le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) tocca i 5 milioni e 700 mi-  
(continua a pagina 2)

## Andamento positivo

li passeggeri, pari al + 4,9% rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il traffico contenitori, dal Gennaio - Luglio 2016, è di 271.999 contenitori in teu movimentati contro i 264.786 dello stesso periodo del 2015, in aumento del 2,7%.

«I dati della prima metà dell'anno in corso - dichiara il commissario straordinario, Antonio Basile - disegnano un quadro soddisfacente. Il segno meno del traffico croceristico è, in buona parte, dovuto al calo del numero dei croceristi a bordo delle navi. Su questo abbiamo già avviato un confronto con le compagnie e con il Comune di Napoli per decidere, per l'anno prossimo, azioni in grado di far riprendere uno dei traffici di punta dello scalo. Sui contenitori i risultati spronano a imprimere un'accelerazione ai progetti in corso. Mi riferisco alla conclusione dei lavori per la costruzione della cassa di colmata e l'avvio delle procedure di gara per il dragaggio».

PRETE RESTA A TARANTO. DA SALERNO IL N. 1 PER IL CAPOLUOGO

Porti, in arrivo  
le nomine  
La sorpresa  
è a Bari



SERVIZIO A PAGINA 7 ➔

**BARI** Una panoramica dell'area portuale

## IL CASO

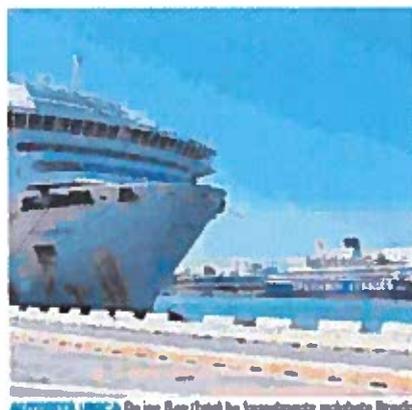
VERSO L'AVVIO DELLA RIFORMA

### LE NOMINE ENTRO MERCOLEDÌ

Delrio dovrà ottenere l'intesa con il presidente Emiliano, poi serve l'ok del Parlamento. Forse un pugliese in Veneto

# Porti, all'Autorità di Bari un presidente campano

Il ministero punta su Annunziata. Niente moratoria per Brindisi



AUTOPORTA UNICA Da ieri Bari (foto) ha finalmente inghiottito Brindisi

**MASSIMILIANO SCAGLIARINI**

● **BARI.** Bisognerà attendere ancora fino a mercoledì per la nomina dei presidenti delle Autorità portuali di sistema. La riforma di Graziano Delrio è entrata in vigore ieri, e dunque da oggi i commissari sono ufficialmente in proroga. Ma per la Puglia, e soprattutto per la nuova Authority di Bari e Brindisi, i giochi sono non solo aperti ma potrebbero inserirsi in un ragionamento nazionale.

Ieri in ambienti ministeriali veniva data per possibile la nomina a Bari del campano Andrea Annunziata, che dal 2008 guida ininterrottamente

di Salerno Annunziata, già sottosegretario ai Trasporti con Prodi, è stato parla-

mentare della Margherita fino al 2006, e in Campania viene dato come sicuro presidente della nuova Autorità di Napoli-Salerno anche grazie al supporto delle associazioni di categoria che per questo due mesi fa hanno scritto una lettera al ministro Delrio.

Non sarebbe la prima volta che il porto di Bari viene affidato a un presidente non pugliese, vedi proprio la scelta dell'uscente Palmiro Mariani. Anche in questo caso il nome di Annunziata sembra provenire dalla stessa area: il suo sponsor è il sottosegretario Umberto del Basso De Caro. Quella delle nomine è una partita permeata di politica: non solo perché il ministro dovrà ottenere l'intesa del presidente della Regione (che non è peraltro indispensabile),

ma soprattutto perché a livello parlamentare è in atto in questi giorni un pressing spasmodico. Dopo l'intesa, infatti, serve il parere delle commissioni parlamentari, poi per l'avvio delle nuove Autorità andranno costituiti i commissari di gestione.

La lista dei pretendenti «pugliesi» all'Autorità di Bari-Brindisi è molto lunga, e dunque l'agitazione è tanta. Ma le valutazioni effettuate in linea tecnica sui curriculum lascerebbero poche speranze, anche se pare che un pugliese possa essere destinato al Veneto. A differenza di quella per Bari, la scelta per l'Autorità di Taranto sembrerebbe invece cristallizzata sul presidente uscente Sergio Prete, avvocato che vanta ottime relazioni e ottime referenze con gli apparati ministeriali. Delrio

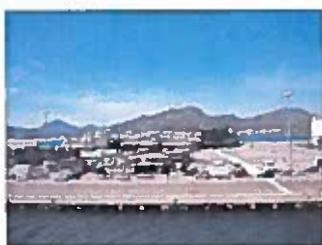
non ha ancora consultato i presidenti delle Regioni (lo farà in questi giorni), anche se probabilmente non tutti i nomi sono stati decisi.

Ieri, intanto, scadeva il termine fissato dalla riforma per chiedere la cosiddetta moratoria, ovvero il rinvio degli accorpamenti per 36 mesi. Alla moratoria puntava il Comune di Brindisi, ma la Regione non ha inteso assecondare la richiesta del sindaco Angela Carluccio. Brindisi, dunque, è da ieri ufficialmente unita a Bari.

Tra le polemiche politiche sul tema delle nomine, da registrare quella di Mimmo Magistro (presidente nazionale Socialdemocratici): «Il ministro Delrio non mortifichi la Puglia, non c'è bisogno di scegliere un presidente da fuori, tra i candidati ci sono ottime professionalità».

## Porti: Sardegna chiede moratoria per Authority Olbia

Autonomia per 36 mesi da Autorità unica di Cagliari



(ANSA) - CAGLIARI, 15 SET - Arriva nel giorno della scadenza la richiesta di moratoria per mantenere in Sardegna l'autonomia finanziaria e amministrativa dell'Autorità Portuale di Olbia per 36 mesi. Cagliari è infatti già individuata dal decreto legislativo 169, quale Autorità unica di sistema portuale della Sardegna.

Il presidente della Regione, Francesco Pigliaru, infatti, ha inviato oggi al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, la richiesta motivata di mantenimento dell'autonomia di Olbia.

Nelle motivazioni è stata espressa, in particolare, l'esigenza che l'autorità di Olbia porti avanti gli interventi di adeguamento infrastrutturale nelle aree portuali di propria competenza, nello specifico quella di Porto Torres. La moratoria permetterà, inoltre, di gestire al meglio la transizione verso l'attuazione del sistema integrato previsto dalla legge e di condividere e individuare la sede e l'organizzazione più adeguata.

Nel frattempo, secondo quanto appreso, il ministero delle Infrastrutture ha raccolto oltre 300 curricula di candidati per le presidenze delle Authority: sarà lo stesso ministro Delrio a proporre alla Regione il nome che dovrà guidare l'autorità portuale unica di Cagliari. (ANSA).

## Porto di Palermo: nel 2017 Italian Cruise Day



**PALERMO** – Il prossimo anno sarà Palermo a ospitare la settima edizione dell' "Italian Cruise Day", la giornata dedicata alla crocieristica italiana, organizzata da "Risposte Turismo", ormai tappa fissa per i professionisti dell'industria crocieristica nazionale.

Il collaudato format prevede una giornata di lavori durante la quale si susseguono presentazioni, keynote speech e tavole rotonde su temi attuali e specifici legati all'industria crocieristica italiana, oltre a momenti di business networking e dialogo con i principali stakeholder dell'industria crocieristica nel nostro paese. Tra le iniziative collaterali, anche uno spazio dedicato ai giovani che potranno incontrare i rappresentanti di compagnie di crociera e altre aziende del settore per brevi colloqui di orientamento.

Inoltre, come di consueto, "Italian Cruise Day" sarà la "Casa dei porti crocieristici", occasione a disposizione dei terminal crocieristici italiani per mostrare il proprio operato e i propri progetti attuali e futuri alla stampa e alle compagnie di crociera. Quest'anno l'appuntamento è a La Spezia, il prossimo 30 settembre.

# Informazioni Marittime

---

## Container, semestre negativo per Tanger Med



Tanger Med sottotono nella prima parte del 2016. Nel semestre gennaio-giugno il porto marocchino ha infatti movimentato un traffico dei container pari a 1,4 milioni di teu, con una flessione del 9,5% rispetto alla prima metà del 2015, periodo che invece **aveva registrato** un incremento del 4%. Nei primi sei mesi di quest'anno, soffre in particolare il traffico di transhipment, calato del 10% ad oltre 1,3 milioni di teu.

## TANGER MED

### Traffici in calo

Nel primo semestre di quest'anno il porto di Tanger Med ha movimentato un traffico dei container pari a 1,4 milioni di teu, con una flessione del 9,5% rispetto alla prima metà del 2015. Il solo traffico interno ha registrato un incremento del 2,4% ed è stato pari a 63 mila teu, mentre il traffico di transhipment è calato del 10% ad oltre 1,3 milioni di teu. Nei primi sette mesi del 2016 lo scalo portuale marocchino ha movimentato complessivamente più di 1,6 milioni di teu, con una diminuzione del 9,4% rispetto a 1,8 milioni di teu nel periodo gennaio-luglio dello scorso anno. Il traffico nazionale è calato del -0,2% a 71 mila teu e il traffico di transhipment è sceso del 9,7% a quasi 1,6 milioni di teu.

GLI ANALISTI DI ALPHALINER: «I COREANI VALGONO SOLO IL 3% DEL TRAFFICO MONDIALE»

# «Hanjin, non ci sarà effetto Lehman»

Oggi vertice a Genova sulle sorti dei 92 dipendenti dell'ex filiale italiana

**MATTEO DELL'ANTICO**

**GENOVA.** Il crac della compagnia Hanjin sarà uno degli argomenti affrontati dagli assicuratori marittimi di tutto il mondo, in congresso a Genova dal 18 al 21 settembre. Un evento che porterà nel capoluogo ligure più di 700 operatori del comparto marittimo per la 142esima edizione della convention lumi (International Union of Marine Insurance).

Per gli analisti la crisi della compagnia coreana non produrrà tuttavia una reazione a catena provocando il crollo di altri armatori. «Non ci sarà un effetto Lehman anche nello shipping», sostiene il numero uno della società Alphaliner,

Tan Hua Joo. L'armatore coreano infatti pesa per il 3% nel

trasporto marittimo mondiale, nonostante sia la settima compagnia al mondo. Per ora i disagi dovuti al crollo della linea sono limitati a ritardi di due settimane nella consegna delle merci e proprio per questo motivo gli analisti sono convinti che l'industria del trasporto marittimo sarà in grado di rispondere celermente al disagio, vista anche la *overcapacity* disponibile sul mercato, tanto che già il 70% della capacità lasciata libera da Hanjin nell'area transpacificca è stata coperta dalle altre linee. Resta invece il dramma occupazionale, anche in Italia, dove sono vicine a perdere il posto di lavoro 86 persone nel

capoluogo ligure e altre sei a Milano. Per i dipendenti di Hanjin Italy la prospettiva è quella della mobilità con indennità Naspi che prevede

l'80% dello stipendio nei primi quattro mesi e poi il progressivo calo del 3% fino al 24° mese: della situazione occupazionale si discuterà in maniera più approfondita proprio oggi nella sede di Assagenti, l'associazione genovese che rappresenta gli agenti marittimi, dove è stato convocato un apposito vertice.

Se il caso Hanjin sarà uno dei temi più discussi alla convention degli assicuratori che operano nel settore marine, gli altri argomenti al centro dell'evento che si terrà al Centro congressi del Porto Antico di Genova, saranno la presentazione dei dati sullo stato di salute della categoria e le responsabilità di carico delle merci. E poi ancora: i rischi e la prevenzione nel trasporto marittimo e la nuova minaccia del cyber risk.

[www.themeditelgraph.it](http://www.themeditelgraph.it)

© BY NC ND AL CLM/DH/17/RESERVA/1

# Crisi Hanjin, gli analisti: «Non ci sarà effetto domino»

Londra - Alphaliner: La linea coreana controlla il 3% della capacità mondiale: troppo poco per una situazione simile a quella della Lehman Brothers»



Londra - Per gli analisti la crisi di Hanjin non produrrà un effetto domino. “Non ci sarà un effetto Lehman anche nello shipping” sostiene il capo degli analisti di Alphaliner Tan Hua Joo. Hanjin infatti pesa per il 3% nel trasporto marittimo mondiale nonostante sia la settima compagnia al mondo. Anche considerando il mercato in cui la linea coreana è più presente, la cifra non supera il 7% che rappresenta la capacità globale di Hanjin sulle rotte transpacifiche: «Si tratta di un evento grave, ma non comunque catastrofico» specifica Alphaliner. Per ora i disagi sono limitati a ritardi di due settimane nella consegna delle merci per quella fetta di 7% del mercato, ma non si va oltre a questo. Per questo gli analisti sono convinti che **l'industria del trasporto marittimo sarà in grado di rispondere celermente al disagio, vista anche la overcapacity** disponibile sul mercato che prima era un problema e ora è un'opportunità. La capacità nascosta è infatti pari al 5% nel mondo, percentuale superiore al 3% lasciato scoperto da Hanjin. Ad oggi inoltre il 70% della capacità lasciata libera da Hanjin sul mercato transpacifico, è già stata coperta dalle altre linee.

# Informazioni Marittime

---

## Hanjin vende navi e liquida agenzie



Hanjin Shipping, compagnia armatoriale sudcoreana attualmente in amministrazione controllata, inizia a cedere alcune attività per risparmiare sui costi e rimpinguare le casse.

**Hanjin Italy in liquidazione** In Italia la prima a cadere è stata Hanjin Italy, messa in liquidazione venerdì scorso su decisione dell'assemblea degli azionisti, composta pariteticamente dall'armatore e dal gruppo genovese Gastaldi. Gli uffici interessati sono quelli del capoluogo ligure seguito da Napoli e Milano. In tutto circa 90 persone, su cui nei prossimi giorni azienda e sindacati contratteranno per deciderne il destino. A breve verrà nominato un liquidatore, senza passare per il tribunale.

**Quattro navi vendute** Come riferisce *VesselValue*, la compagnia marittima sudcoreana avrebbe venduto quattro navi, due portarinfuse e due portacontainer (*Hanjin Mar* e *Hanjin Marine*) da 4,500 teu ciascuna, per un totale di circa 80 milioni di dollari (20 milioni a unità di media). Con queste vendite l'armatore conta di fare cassa e sbloccare le numerose navi, con i loro carichi, in attesa di essere scaricate. I porti che risentiranno di più della crisi di Hanjin sono quelli di Genova e La Spezia, che insieme movimentano il grosso dei container italiani che sono pari a circa 150mila teu l'anno. La Spezia ne movimentata 60mila (7% del suo traffico container), Genova 90mila.