

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste attinge ai Programmi UE per 15 mln di euro..."

(Corriere Marittimo)

Savona:

"...A breve l'inizio dei lavori per multipiano..." (Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Da Torino a Milano, il risiko dei retroporti..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Allarme antimafia sui porti liguri..." (Il Secolo XIX)

"...A Genova e Trieste nessun problema per i sindaci non-M5S..."

(Il Tirreno)

"...Zona franca contro gli effetti del codice UE..." (The Medi Telegraph)

"...Filt Cgil: riconoscere lavoro usurante..." (The Medi Telegraph)

"...La Capitaneria sequestra 15 tnl di merce pericolosa in porto..."

(Corriere Marittimo)

La Spezia:

"...Laghezza spinge sulla globalizzazione..." (The Medi Telegraph)

"...Royal Caribbean e Msc confermano interesse per Spezia..."

(Il Messaggero Marittimo, La Repubblica GE, Ferpress)

Ravenna:

"...Traffico merci su ferro..." (Ferpress)

Marina di Carrara:

"...Indagine sugli affitti nel retroporto..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...Il sindaco Nogarin entra a gamba tesa sulla proroga del Segretario Generale..." (La Nazione LI, Il Tirreno)

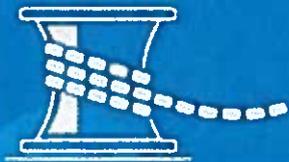
"...Microtunnel e dragaggio nello scalo livornese..."

(Il Messaggero Marittimo)

"...Lavori in corso a Livorno..." (Corriere Marittimo)

"...Benvenute le navi da crociera a Livorno..." (Corriere Marittimo)

"...Seminario Fedespedi a Livorno..." (Corriere Marittimo)



INDICE



Piombino:

"...I sindacati sollecitano interventi per arginare la crisi dell'indotto..."

(La Nazione LI)

"...Concessione demaniali sul porto..." (La Nazione LI)

"...Lo stallo preoccupa l'economia cittadina riparte da qui..."

(Il Tirreno Piombino)

Napoli:

"...Aspettando i dragaggi..." (Informazioni Marittime)

Bari:

"...Il grano canadese non è tossico. Scaricate 50 mila tonnellate..."

(Corriere del Mezzogiorno)

"...I porti di Bari e Durazzo al lavoro per potenziare gli scambi..."

(Trasporti Italia)

Cagliari:

"...Ok Commissione trasporti della Camera a Deina Presidente..."

(Il Messaggero Marittimo)

"...Massidda: approvato il bilancio lascio Cagliari Free Zone..." (Ferpress)

"...G7 Trasporti..." (Ferpress)

"...Inaugurazione nuova darsena pescherecci a Cagliari..." (Il Nautilus)

Messina:

"...Aliscafo in fiamme nel porto di Milazzo..." (Ansa)

Augusta:

"...Cantieri megarlesi porto franco..." (La Sicilia)

Palermo:

"...Semaforo verde per Pasqualino Monti..." (Civonline, Marsala Live)

Notizie da altri porti Italiani e esteri

Focus:

- **Genoa Shipping Week**

(Il Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, The Medi Telegraph)

Trieste attinge ai Programmi UE per 15 mln di euro

TRIESTE - 80 milioni di euro di budget, con un cofinanziamento variabile da progetto a progetto tra il 20 e il 100%, pari a circa 15 milioni di euro. **Sono queste le risorse a disposizione dell'AdSP per il settore della progettazione europea.**

Ampio il ventaglio dei programmi di finanziamento a cui l'Authority è riuscita ad attingere: CEF (Connecting Europe Facilities), Horizon 2020, Interreg Med, Interreg Spazio Alpino, Interreg Central Europe e Interreg ADRION.

Sono invece ben 9 i progetti di cui l'Ente è attualmente partner: dalle infrastrutture (NAPA4CORE e Adri-Up) alla mobilità sostenibile per i crocieristi (LOCATIONS), dall'ICT (PORTIS) alla progettazione di misure per la sostenibilità ambientale (SUPAIR, TalkNET), dallo studio per ottimizzare il trasporto ferroviario (AlpInnoCT, ISTEN) a quello per rendere più efficiente la collaborazione tra i diversi stakeholder portuali (Clusters 2.0). Sono attualmente in fase di valutazione anche altri 5 progetti.

Per il presidente **Zeno D'Agostino**: *"Rafforzare il settore della ricerca attraverso i finanziamenti comunitari, nazionali e regionali è una priorità. In un porto competitivo serve una strategia che non valorizzi solo lo sviluppo delle infrastrutture, ma anche i settori della conoscenza e dell'innovazione, nonché il dialogo continuo con gli enti di formazione e ricerca del territorio. Oggi si è competitivi solamente se si è in grado di seguire l'evoluzione tecnico organizzativa del mercato. Ecco perché negli ultimi anni abbiamo investito nel campo della ricerca e sviluppo, potenziando il settore interno ad essa dedicato anche attraverso le recenti nuove assunzioni di giovani brillanti ricercatori. I progetti finanziati sono solo il risultato più evidente di questa strategia, che si completa con un lavoro continuo di innovazione e progettualità logistica condiviso con gli operatori del porto e dell'industria del territorio. Questo oggi fa la differenza per uno scalo come il nostro, ed i risultati in termini di aumento della competitività, di traffici, di occupazione e di valore creato ne sono la concreta testimonianza".*

Savona: a breve l'inizio dei lavori per "multipiano"

SAVONA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e la società terminalistica Savona Terminal Auto srl, hanno firmato l'atto di sottomissione che precede di due mesi l'inizio dei lavori per la realizzazione del nuovo Multipiano che integra la struttura già in concessione.

(continua in ultima pagina)

Savona: a breve l'inizio

sione e prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice.

Previsto un investimento di oltre 9 milioni di euro a carico di Savona Terminal Auto per la costruzione del parcheggio a più piani, indispensabile per far fronte alla maggiore operatività richiesta al terminal a fronte dell'aumento dei tra-

fici del settore ro-ro nell'area portuale savonese.

L'atto è propedeutico alla stipula del contratto di concessione che comprenderà i predetti investimenti unitamente all'esistente deposito multipiano e alle aree attualmente oggetto di licenze di propedeutico alla stipula del contratto di concessione che comprenderà i predetti investimenti unitamente all'esistente deposito multipiano e alle aree attualmente oggetto di licenze di concessione demaniale, in quanto costi-

tuanti un unico terminal (scadenza della concessione 7 Febbraio 2041).

Savona Terminal Auto srl è una delle maggiori società terminaliste presenti nel bacino portuale di Savona, titolare di autorizzazione ai sensi dell'articolo 16 della legge 84/1994 per lo svolgimento di operazioni portuali consistenti in carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento, assistenza in genere agli autoveicoli e rotabili compresa l'attività di ro-ro-pax.

Da Torino a Milano, il risiko dei retroporti / FOCUS

Genova - Il porto di Genova-Savona punta a entrare in due strutture, Fuorimuro guarda a Novi Ligure.



Genova - Lunedì scadrà il bando di Mercitalia per la manifestazione di interesse sui parchi ferroviari di Novi San Bovo e Alessandria: l'idea delle Ferrovie è vendere o affittare a lungo termine queste vaste aree, ma non necessariamente a operatori logistici: «Saranno favoriti - è scritto nel bando - Business Incubators promossi dalle università e dalle istituzioni locali, start up innovative, progetti legati ad attività logistico-distributive, **nonché progetti di multifactory promossi dall'imprenditoria locale e/o dagli ordini professionali finalizzati a qualificare l'occupazione e la capacità di competere sui mercati internazionali**».

Tra le premesse del bando il fatto che «il **commissario governativo del Terzo valico, sta supportando una serie di misure per incrementare il consenso dei territori** attraversati dall'opera» e «fra queste sono particolarmente sentite le azioni volte a incrementare il livello occupazionale dell'area dell'alessandrino ed alta Valle Scrivia».

[Acquista una copia digitale del Secolo XIX per continuare la lettura](#)

MERCITALIA METTE IN VENDITA ALESSANDRIA, MA NON NECESSARIAMENTE PER ATTIVITÀ LOGISTICHE

Da Torino a Milano, il risiko dei retroporti

Il porto di Genova-Savona punta a entrare in due strutture, Fuorimuro guarda a Novi Ligure

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Lunedì scadrà il bando di Mercitalia per la manifestazione di interesse sui parchi ferroviari di Novi San Bovo e Alessandria: l'idea delle Ferrovie è vendere o affittare a lungo termine queste vaste aree, ma non necessariamente a operatori logistici: «Saranno favoriti - è scritto nel bando - Business Incubators promossi dalle università e dalle istituzioni locali, start up innovative, progetti legati ad attività logistico-distributive, nonché progetti di multifactory promossi dall'imprenditoria locale e/o dagli ordini professionali finalizzati a qualificare l'occupazione e la capacità di competere sui mercati internazionali».

Tra le premesse del bando il fatto che «il commissario governativo del Terzo valico, sta supportando una serie di misure per incrementare il consenso dei territori attraversati dall'opera» e «fra queste sono particolarmente sentite le azioni volte a incrementare il livello occupazionale dell'area dell'alessandrino ed alta Valle Scrivia».

Su San Bovo (100 mila metri quadrati) si concentrano interessi lombardi, perché la società Fuorimuro - che gestisce le manovre ferroviarie nel porto di Genova ed è partecipata al 50% da Fnm - non fa mistero di guardare a quelle aree come propria base per un possibile futuro navettamento dei traffici con il porto e il rilancio sulle linee di pianura. Per Alessandria (200 mila metri quadrati), il cui progetto di retroporto si arenò una decina di anni fa, molto dipenderà da chi sarà sindaco la prossima settimana.

Nel caso in cui si arrivasse alle attività logistiche, si aggiungerebbero due tasselli di un mosaico già complesso, quello dei retroporti piemontesi alle spalle del sistema Genova-Savona, su cui si stanno muovendo la Regione Piemonte e la stessa Autorità di sistema portuale.

Sul fronte torinese, è stato proprio il governatore Sergio Chiamparino ad annunciare agli Stati generali della logistica dello scorso maggio l'intenzione di creare un'unica società che unifichi le quote all'interno degli interporti ferroviari del Piemonte, mentre secondo fonti di settore l'Adsp starebbe valutando l'ingresso, con quote peraltro ridotte, nelle strutture logistiche che Pa-

lazzo San Giorgio reputa più funzionali a uno sviluppo retroportuale: l'idea sarebbe quella di puntare sul Rivalta Terminal Europa (i cui due maggiori azionisti oggi sono il gruppo belga Katoen Natie attraverso Inteporto Rivalta con il 47% e il gruppo Gavio tramite Autostrada dei Fiori al 45%), struttura che già oggi dispone di binari da 750 metri in stazione e ha in corso un piano di sviluppo al 2019, con l'obiettivo di avere una capacità di movimentazione di mezzo milione di teu al 2020. L'altra partecipazione potrebbe essere nell'interporto di Orbassano, sulla linea strategica degli accordi stipulati negli anni scorsi tra l'ex **Autorità portuale** di Savona e la società di gestione Sito (con la finanziaria regionale Finpiemonte al 52,7%, la società di costruzioni Socotras al 43,2% e Mercitalia al 4%) che gestisce l'area. In questo modo i porti del sistema ligure avrebbero due punti di immissione sui corridoi europei (Rivalta sulla Genova-Rotterdam e Orbassano sulla Lisbona-Kiev). Vertice del triangolo sarebbe il Cim di Novara (i cui due maggiori azionisti Finpiemonte al 30% e il gruppo Gavio attraverso Satap al 24,3%) come punto di ricezione delle merci dall'Europa Centrale.

■ IL DOSSIER

LA 'NDRANGHETA CAMBIA PELLE ALLARME ANTIMAFIA SUI PORTI LIGURI

MARCO GRASSO

La 'ndrangheta non è più solo nella testa e nelle articolazioni, ma è arrivata anche al cuore. Sembra dire questo la Direzione na-

zionale antimafia, che nel consueto rapporto annuale sulla presenza delle mafie sul territorio italiano, sceglie le infiltrazioni tra i camalli come fenomeno emblematico della pervasività delle cosche in Liguria:

«Si è registrato il sempre più frequente coinvolgimento di lavoratori del porto di Genova, fino a pochi anni fa vero e proprio argine del degrado, che hanno scelto di porsi al servizio dei clan calabresi».

SEGUE >> 7

■ IL DOSSIER

LA 'NDRANGHETA CAMBIA PELLE ALLARME ANTIMAFIA SUI PORTI LIGURI

della prima pagina

Non è un semplice cambiamento, quello che viene descritto nelle «amare considerazioni» dei magistrati antimafia, ma una vera e propria metamorfosi, che dovrebbe far riflettere proprio perché ha intaccato una categoria di lavoratori «appartenenti ad organizzazioni sindacali e lavorative, molto forti e rappresentative, permeate da una coscienza, non solo sindacale e ideologica, ma, anche, civile, da sempre in grado di neutralizzare il diffondersi di comportamenti di malaffare».

Nonostante ad oggi inchieste e processi si siano concen-

trati soprattutto su Ventimiglia, Genova e Lavagna, nella ricostruzione della Dna la mappa dei "locali" (le strutture presenti sul territorio) di 'ndrangheta registra un'importante presenza anche a Sarzana, in provincia di La Spezia, e «articolazioni minori, a Bordighera, Sanremo, Taggia e Diano Marina (Imperia); e nel savonese (Albenga e Varazze)».

Le infiltrazioni nel porto di Genova, secondo varie inchieste della Direzione distrettuale antimafia di Genova, fanno parte di una strategia della 'ndrangheta, che ha scelto lo scalo ligure come nuovo hub del narcotraffico per diversificare le rotte del narcotraffico

da Gioia Tauro, porto in cui si sono concentrate molte operazioni di sequestro della magistratura: «È del tutto evidente che i numerosi sequestri eseguiti nei porti liguri, infatti, non rappresentano casi estemporanei e frutto di scelte occasionali, ma, viceversa, attuazione di una chiara strategia che coinvolge sempre più gli scali portuali liguri in luogo di quelli più "comodi", come il porto di Gioia Tauro». Un campanello d'allarme riguarda l'esecuzione delle grandi opere, come il Terzo Valico, dove si è manifestato l'interesse «di imprese controllate o di fatto in mano a soggetti appartenenti o riconducibili a gruppi criminali».

MARCO GRASSO

grasso@ilsecoloxix.it

A Genova e Trieste nessun problema per i sindaci non-M5s

I Cinque Stelle, in testa il leader nazionale Luigi Di Maio, hanno da settimane e puntato il dito contro il fatto che, sul fronte del porto, a Livorno come a Civitavecchia, ai sindaci M5s è stata sbarrata la strada mentre, al contrario, nessuno ha eccepito nulla quando la designazione nel nuovo "cda" dell'Authority di sindaci e governatori ha riguardato giunte Pd o comunque non M5s. Si riferiscono a quanto è avvenuto a Genova e a Trieste: nel primo caso, è stato accettato che il sindaco di centrosinistra Marco Doria indicasse sé stesso in rappresentanza del Comune (l'ha fatto da sindaco uscente per non decidere al posto del successore ma evitando l'impasse); nell'altra situazione, nessuno ha mosso un dito di fronte all'autodesignazione sia della governatora Serracchiani (Pd) sia del sindaco triestino Di Piazza (centrodestra). Segno di un apartheid politico, sbottano dal M5s. Inutile dire che il post sulla pagina Fb del Pd livornese va al contrattacco e, anzi, dice che dietro questi "no" c'è «un rifiuto certamente non politico»: semmai è legato alle «necessità di affermare», tramite «nomine con esperienza qualificata nel settore», una modifica della governance dei porti che faccia delle Autorità di Sistema «veri e propri volani di crescita e sviluppo e non luoghi di spartizione di poltrone».

Sta di fatto che però, nella "riforma della riforma" varata dal ministro Graziano Delrio, qualche ingranaggio dev'essere un po' zoppicante se è vero che, nell'autonomia di ciascun presidente, la norma è stata interpretata in modo differente (sindaci sì, sindaci no). Non solo: il ministro Delrio ha detto chiaro e tondo che l'intenzione della riforma mira a mettere un consiglio d'amministrazione e non un "parlamentino" al fianco dei nuovi presidenti delle Autorità Z.O. Però poi non è arrivata nessuna "interpretazione autentica"

tramite leggina e ognuno continua a regolarsi come vuole. Ovvio che se la norma è stiracchiabile come chewing gum con esiti opposti si dà alla polemica politica il carburante per andare avanti chissà quanto. Non è questo il punto: diventa aleatorio l'esito del ricorso al Tar e questo, al di là degli scambi di stoccate fra l'uno e l'altro schieramento, rischia di tradursi in un'impasse infinito. Con l'ingarbugliata transizione fra vecchia e nuova Authority che si perpetua chissà quando rendendo un ginepraio qualsiasi tentativo di programmare qualcosa. E' per questo che questa sorta di "disarmo bilanciato" non prefigura il migliore dei mondi possibili ma perfino si arrangia a cercare di uscire dalla babele, passo dopo passo. Come si può, dove si può. (m.z.)

«Zona franca contro gli effetti del codice Ue» / FOCUS

Genova - «Per cogliere l'opportunità data dal progetto cinese di nuova Via della Seta occorre istituire una zona franca a Genova», afferma Riccardo Braggio, presidente di Alce, l'associazione ligure per il commercio estero



Genova - «Per cogliere l'opportunità data dal progetto cinese di nuova Via della Seta occorre istituire una zona franca a Genova», afferma Riccardo Braggio, presidente di Alce, l'associazione ligure per il commercio estero. La proposta di zona franca, che dovrebbe portare avanti l'Autorità portuale, è stata rilanciata durante l'ultima assemblea di Alce, dopo che un precedente tentativo era fallito negli anni Novanta.

Braggio spiega che la zona franca è tornata d'attualità per Genova dopo l'entrata in vigore, lo scorso anno, del codice doganale europeo, che prevede l'abolizione degli attuali depositi franchi, a partire dal primo maggio 2019. Il codice incoraggia i Paesi membri a istituire al loro posto delle zone franche.

«**Il porto di Genova** - spiega Braggio - sarà penalizzato dalla fine dei depositi franchi. La soluzione è la creazione della zona franca, un'operazione a costo zero. La legge che istituisce la zona franca a Genova c'è già, la 202 del 1991, si tratta soltanto di espletare alcune procedure burocratiche. Realizzarla porterebbe grossi vantaggi, mentre non farlo sarebbe un danno». Braggio cita il caso del traffico di caffè, di cui Genova è leader a livello nazionale, e dei fornitori navali. Per questi ultimi, riuniti nella Nuova Darsena, l'ufficio di Genova dell'Agenzia delle dogane si è già attivata in vista del 2019, per non arrivare alla scadenza col fiato sul collo. La norma europea prevede che si possano trasformare i depositi franchi in depositi doganali, uno status che però ha requisiti più stringenti e meno appetibili per gli operatori. L'Agenzia ha chiesto ai fornitori di presentare la domanda di trasformazione entro settembre, ma questi hanno chiesto un'ulteriore proroga di 180 giorni. Segno che il cammino verso il 2019 non sarà semplice.

- segue

Braggio si fa portavoce del disagio e chiede che si offra agli operatori uno strumento più efficace dei depositi doganali, appunto la zona franca. L'idea è accolta con prudenza dal presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini: «Il tema è da approfondire. Da quando sono in Confindustria raramente ne ho sentito parlare, forse perché il tema non scalda gli animi». Replica Braggio: «La zona franca porterebbe merce sul territorio, creando indotto. Oggi i terminalisti rappresentati da Confindustria fanno sì che le merci transitino dal porto più rapidamente possibile. L'indotto è zero. Il porto prende alla città più di quello che dà»

Porto di Genova, Filt Cgil: «Riconoscere lavoro usurante»

Genova - Santoro: «Serve una rapida modifica della legge sul riordino della legislazione in materia portuale, che il lavoro portuale venga riconosciuto come lavoro usurante».



Genova - La Filt Cgil chiede che «si proceda rapidamente alla modifica della legge sul riordino della legislazione in materia portuale, che il lavoro portuale venga riconosciuto come lavoro usurante, che venga costituito un fondo di categoria quale strumento per accompagnare i lavoratori portuali alla pensione. Questi due ultimi punti in particolare sono fondamentali per assicurare un ricambio generazionale che permetta di far entrare nuova linfa sulle banchine, creando nuovi posti di lavoro». Lo scrive in una nota Giacomo Santoro, segretario generale della Filt Cgil Genova che ricorda come «a un anno dall'inizio del confronto con il ministero dei trasporti e le organizzazioni sindacali sulle questioni legate alla riforma portuale ci sia l'urgenza di atti concreti a tutela del Porto e del sistema portuale nazionale». Santoro conclude chiedendo una «presa di posizione» da parte di tutti e in special modo del Governo, nei confronti della situazione spagnola, dove da qualche settimana è in atto un braccio di ferro tra Governo e portuali. «A questi ultimi, che stanno lottando contro lo smantellamento del sistema portuale va la solidarietà della Filt Cgil di Genova» che questa mattina ha manifestato sulla banchina del Vte Psa Voltri Prà sotto la nave della Maersk «la propria vicinanza alla lotta spagnola».

Corriere Marittimo

Genova: La Capitaneria sequestra 15 tnl di merce pericolosa in porto

GENOVA - Oltre **15 tonnellate di merce pericolosa** sono state rinvenute e sequestrate ieri sera dalla **Guardia Costiera di Genova** in porto all'interno di un semirimorchio, destinato all'imbarco su una nave traghetto diretta a Palermo. L'autista, un uomo di nazionalità polacca, voleva far passare il carico come normale merce da trasporto.

Erano le 19.30, quando nei pressi della rotonda Chiappella, i militari in servizio in porto, nel controllare uno dei tanti semirimorchi diretti ai gate d'imbarco, hanno individuato un ingente quantitativo di merce pericolosa artificialmente occultata dal trasportatore in modo da poter sfuggire ai controlli. Dall'ispezione effettuata, in particolare, è emerso che parte del carico era altamente infiammabile e non poteva essere imbarcato in alcun modo su navi traghetto ma solo su navi da carico certificate idonee al trasporto di merci di questa tipologia. A questo si aggiunge che le oltre 15 tonnellate appartenevano a differenti tipologie di merci pericolose, per di più tra loro incompatibili per caratteristiche fisiche e chimiche, questo costituiva un serio rischio sia per la circolazione stradale, per la sicurezza della navigazione e per i passeggeri che avrebbero viaggiato sul traghetto sul quale il camion doveva imbarcarsi.

Da qui, quindi, il diniego da parte della Guardia Costiera all'imbarco del mezzo sulla nave e la contestazione al vettore di infrazioni per oltre 4000 euro con la sospensione della patente e della carta di circolazione fino a 6 mesi.

“La sicurezza del trasporto marittimo” – dice l'ammiraglio Giovanni Pettorino, Comandante del porto di Genova – “rappresenta una priorità assoluta, un obiettivo che si raggiunge anche attraverso operazioni e attività come quelle quotidianamente svolte dai militari della Guardia Costiera, nei porti e sulle navi, ove il controllo è direttamente funzionale, come in questo caso, alla sicurezza stessa della nave e dei passeggeri”.

Doganalisti, Laghezza spinge sulla globalizzazione / INTERVISTA

La Spezia - «Non ha più senso limitarsi in un solo luogo, è in corso un forte consolidamento del settore».



La Spezia - La trasformazione dello shipping, le concentrazioni fra armatori, le grandi navi, e le normative europee che cercano di scardinare giuridicamente le cinte portuali stanno producendo effetti anche nel settore delle spedizioni italiane. Anche qui cominciano a emergere soggetti di dimensioni maggiore che svolgono la loro attività su un raggio sempre più ampio. Un caso del genere è quello del gruppo Laghezza, operatore logistico, **spedizioniere e doganalista nazionale con quartier generale alla Spezia, che ha aperto due uffici a Venezia e Ancona, affacciandosi direttamente sul mare Adriatico.**

«Storicamente - afferma il titolare, Alessandro Laghezza - noi siamo sempre stati presenti sui porti del Tirreno. Da circa tre anni abbiamo adottato la strategia di fare operazioni in tutta Italia, cominciando aprendo una sede a Napoli. Una sfida importante perché era una piazza dove non avevamo mai operato. A luglio apriremo un altro ufficio a Salerno, completando così la nostra presenza sull'arco tirrenico da Savona a Salerno. Inoltre abbiamo sviluppato la direttrice degli interporti, da Piacenza a Campogalliano, Bologna e Melzo. Poi siamo presenti a Malpensa. **E adesso sedi dirette in Adriatico, anche se copriamo già tutto il territorio nazionale grazie a nostri corrispondenti**».

- segue

Il gruppo ha anche diversi Cad (centri di assistenza doganale) che consentono di domiciliarsi presso il magazzino del cliente, spesso una casa di spedizioni internazionali. La crescita del gruppo Laghezza segnala un cambiamento in corso da qualche anno nel settore degli spedizionieri doganali, la cui patente è passata da avere validità locale a poter essere usata in tutto il territorio italiano. **Inoltre è nata la figura dell'Aeo, l'operatore economico autorizzato che non è un individuo, come il titolare della patente di doganalista, ma un'azienda.** «Non ha più senso - spiega Laghezza - limitare l'attività di spedizioniere doganale a un luogo o un porto, ma occorre allargarsi a livello nazionale. In Italia è in corso un processo di forte consolidamento. Le tariffe e le marginalità sono basse, è necessario fare economie di scala. Dispiace, ma i soggetti piccoli in questo settore sono destinati a sparire o a continuare a operare in nicchie di mercato. Resistono i grandi player nazionali».

E' una tendenza spinta dal nuovo codice doganale europeo e dalla decisione dell'Agenzia delle dogane italiana di promuovere i fast corridor, che rendono più semplice all'importatore sdoganare la merce in aree fuori dalla cinta portuale. Con il nuovo codice doganale, anche l'Aeo ha acquisito lo status di spedizioniere doganale e può dichiarare la bolla doganale per conto terzi in tutta Italia. «E' un'incentivo - commenta Laghezza - alla globalizzazione, almeno sul territorio nazionale. In teoria questa norma varrebbe in tutta l'Unione europea, ma se l'allargamento dell'attività dei doganalisti non avviene ancora a livello continentale è a causa della disomogeneità dei sistemi doganali dei diversi paesi. Ma lo scenario dei prossimi anni sarà questo: si creeranno multinazionali, in un futuro che per lo spedizioniere che gira con la cartella sottobraccio è apocalittico».

I fast corridor, che sono ancora poco diffusi, ma che sono stati sperimentati proprio a partire dal porto della Spezia, spostano il momento doganale fuori dai porti, di solito in interporti come Bologna, Padova o Melzo. «Questo ha comportato un calo di lavoro nei porti e ha obbligato chi svolge il nostro lavoro a domiciliarsi dove avviene lo sdoganamento. Questo è un ulteriore driver che ci spinge a coprire anche gli interporti oltre che i porti».

Previsto approfondito lavoro per esaminare progetto di fattibilità e piano economico Royal Caribbean e Msc confermano interesse per Spezia e presentano un'istanza per investire nel terminal crociere

LA SPEZIA - Nei giorni scorsi è stata presentata nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, una istanza da parte di due delle principali compagnie del settore crocieristico, per un

partenariato pubblico-privato volto alla presa in carico dei servizi al comparto delle crociere nel porto della Spezia.

Si tratta di Royal Caribbean e Msc, che da tempo manifestano inte-

resse per lo scalo spezzino garantendone anche una assidua presenza ma che oggi, con l'istanza presentata, hanno reso concreto e lungibile questo interesse.

«L'istanza presentata - ha detto il (continua a pagina 2)

Royal e Msc a Spezia

presidente Carla Roncallo - prevede che il servizio venga dapprima svolto grazie alle attuali strutture, costituite dal molo Garibaldi lato ovest e dall'esistente terminal crociere. In seguito, non appena realizzato il nuovo molo, il servizio verrà ampliato e potranno partire gli investimenti proposti, relativi alla costruzione di un nuovo e più ampio terminal, funzionale alla necessità di ampliare il servizio a più navi, comprendente anche un edificio multifunzionale che sarà adibito a parcheggi, spazi per i servizi tecnico-nautici, spazi per noleggi di auto, moto e biciclette. Con la nuova struttura, sono previsti anche spazi dedicati all'esercizio di attività sportive, attraverso la realizzazione, sempre a cura del proponente, di un parco urbano dedicato allo sport».

«La cerniera tra i due edifici, sarà costituita da una copertura molto ampia, che, soprattutto in assenza di navi, come spesso avviene in orario serale, costituirà un grande spazio coperto, di valenza pubblica, per concerti e manifestazioni di qualsiasi genere, con un utilizzo analogo quindi a quello di altre realtà simili».

«Dobbiamo verificare la completezza di tutta la documentazione - ha continuato Roncallo - così come previsto dalla normativa vigente e saranno richieste integrazioni se necessario. In ogni caso, nei prossimi novanta giorni dovremo svolgere un approfondito lavoro per esaminare il piano economico finanziario e per valutare il progetto di fattibilità proposto, acquisendo su questo anche un preliminare parere dal Comune e dai soggetti pubblici preposti. Ci esprimeremo comunque entro tale termine circa la dichiarazione di interesse pubblico della proposta. In caso positivo, come previsto dalla norma, si avvierà una procedura di gara, alla quale potranno partecipare tutti i soggetti interessati in possesso dei necessari requisiti. Affidando il servizio al nuovo soggetto che si aggiudicherà la gara potremo tra l'altro, procedere alla messa in liquidazione di Apls e Discover».

«Sul tema delle crociere, che a questo territorio stanno portando ricchezza e turismo, si va quindi avanti: dobbiamo essere veloci nella realizzazione delle strutture, in modo da conseguire il risultato vo-

luto di consolidare i traffici passeggeri a breve e di farli crescere non appena verranno ultimati il nuovo molo e il nuovo terminal. Questo è un elemento molto importante, che non era affatto scontato, anche in considerazione dei grandi investimenti già previsti nei porti limitrofi, elementi questi che, in mancanza di interessi come quello oggetto della istanza presentata, nel tempo avrebbero potuto radicalmente ridurre la nostra competitività nel settore crocieristico».

Infine, manifestando la più viva soddisfazione per una proposta che non potrà che portare grandi benefici all'economia del territorio, Roncallo ha concluso precisando: «Come è evidente, si tratta di un importante tassello del waterfront, iniziativa che vedrà protagonisti sia il Comune, sia l'Autorità di Sistema portuale, nell'ambito di un progetto più ampio, che, personalmente immagino leggero e soprattutto rispettoso del contesto generale entro il quale si pone e che davvero possa restituire alla città l'affaccio a mare che oggi in quella zona le è precluso. Su questo, l'impegno dell'Autorità di Sistema portuale sarà assoluto».

L'OPERAZIONE PRESENTATA L'ISTANZA

Msc e Royal Caribbean si candidano a gestire il terminal crociere di Spezia

ROYAL Caribbean e Msc si candidano per gestire le crociere nel porto della Spezia. Le due compagnie armatoriali hanno presentato all'autorità di sistema del Mar Ligure Orientale (che riunisce gli scali di Spezia e Marina di Carrara) un'istanza per un partenariato pubblico-privato teso appunto alla gestione dei servizi del comparto crocieristico spezzino.

«L'istanza presentata — dice la presidente Carla Roncallo — prevede che il servizio venga dapprima svolto grazie alle attuali strutture, costituite dal Molo Garibaldi lato ovest e dall'esistente terminal crociere. In seguito, non appena realizzato il nuovo molo, il servizio verrà ampliato e potranno partire gli investimenti relativi alla costruzione di un nuovo e più ampio terminal, funzionale alla necessità di ampliare il servizio a più navi, comprendente anche un edificio multifunzionale che sarà adibito a parcheggi, spazi per i servizi tecni-

co-nautici, spazi per noleggi di auto, moto e biciclette. Con la nuova struttura, sono previsti anche spazi dedicati all'esercizio di attività sportive, attraverso la realizzazione di un parco urbano dedicato allo sport».

Una svolta funzionale a far crescere ulteriormente il terzo polo



LA PRESIDENTE
Carla Roncallo,
presidente
dell'autorità di
sistema del Mar
Ligure Orientale

crocieristico della Liguria, dopo Genova e Savona, e a mettere a disposizione della Spezia un nuovo spazio urbano.

«La cerniera tra i due edifici, sarà costituita da una copertura molto ampia, che, soprattutto in assenza di navi, come spesso avviene in orario serale, costituirà un grande spazio coperto, di valenza pubblica, per concerti e manifestazioni di qualsiasi genere,

con un utilizzo analogo quindi a quello di altre realtà simili — aggiunge Roncallo — Dobbiamo verificare la completezza di tutta la documentazione e, se necessario, saranno richieste integrazioni. In ogni caso, nei prossimi novanta giorni dovremo svolgere un approfondito lavoro per esaminare il piano economico finanziario e per valutare il progetto di fattibilità proposto. Ci esprimeremo comunque entro tale termine circa la dichiarazione di interesse pubblico della proposta. In caso positivo si avvierà una procedura di gara, alla quale potranno partecipare tutti i soggetti interessati in possesso dei requisiti. Affidando il servizio al nuovo soggetto che si aggiudicherà la gara potremo tra l'altro, procedere alla messa in liquidazione di Aplis e Discover. Sul tema delle crociere, che a questo territorio stanno portando ricchezza e turismo, si va quindi avanti»

(mas.m.)

ORIGINAZIONE PRIVATA

AdSP Mar Ligure Orientale: Royal Caribbean e MSC chiedono di gestire i servizi del comparto crociere a La Spezia

(FERPRESS) – La Spezia, 22 GIU – Nei giorni scorsi è stata presentata, presso l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, una istanza da parte di due delle principali compagnie del settore crocieristico, per un partenariato pubblico-privato volto alla presa in carico dei servizi al comparto delle crociere nel porto della Spezia.

Si tratta di Royal Caribbean e MSC, che da tempo manifestano interesse per lo scalo spezzino garantendone anche una assidua presenza ma che oggi, con l’istanza presentata, hanno reso concreto e tangibile questo interesse.

“L’istanza presentata – ha detto il Presidente Carla Roncallo – prevede che il servizio venga dapprima svolto grazie alle attuali strutture, costituite dal Molo Garibaldi lato ovest e dall’esistente terminal crociere. In seguito, non appena realizzato il nuovo molo, il servizio verrà ampliato e potranno partire gli investimenti proposti, relativi alla costruzione di un nuovo e più ampio terminal, funzionale alla necessità di ampliare il servizio a più navi, comprendente anche un edificio multifunzionale che sarà adibito a parcheggi, spazi per i servizi tecnico-nautici, spazi per noleggi di auto, moto e biciclette. Con la nuova struttura, sono previsti anche spazi dedicati all’esercizio di attività sportive, attraverso la realizzazione, sempre a cura del proponente, di un parco urbano dedicato allo sport”.

“La cerniera tra i due edifici, sarà costituita da una copertura molto ampia, che, soprattutto in assenza di navi, come spesso avviene in orario serale, costituirà un grande spazio coperto, di valenza pubblica, per concerti e manifestazioni di qualsiasi genere, con un utilizzo analogo quindi a quello di altre realtà simili”.

“Dobbiamo verificare la completezza di tutta la documentazione – ha continuato Roncallo – così come previsto dalla normativa vigente e saranno richieste integrazioni se necessario. In ogni caso, nei prossimi novanta giorni dovremo svolgere un approfondito lavoro per esaminare il piano economico finanziario e per valutare il progetto di fattibilità proposto, acquisendo su questo anche un preliminare parere dal Comune e dai soggetti pubblici preposti. Ci esprimeremo comunque entro tale termine circa la dichiarazione di interesse pubblico della proposta. In caso positivo, come previsto dalla norma, si avvierà una procedura di gara, alla quale potranno partecipare tutti i soggetti interessati in possesso dei necessari requisiti. Affidando il servizio al nuovo soggetto che si aggiudicherà la gara potremo tra l’altro, procedere alla messa in liquidazione di APLS e Discover”.

“Sul tema delle crociere, che a questo territorio stanno portando ricchezza e turismo, si va quindi avanti: dobbiamo essere veloci nella realizzazione delle strutture, in modo da conseguire il risultato voluto di consolidare i traffici passeggeri a breve e di farli crescere non appena verranno ultimati il nuovo molo e il nuovo terminal. Questo è un elemento molto importante, che non era affatto scontato, anche in considerazione dei grandi investimenti già previsti nei porti limitrofi, elementi questi che, in mancanza di interessi come quello oggetto della istanza presentata, nel tempo avrebbero potuto radicalmente ridurre la nostra competitività nel settore crocieristico”.

“Come è evidente – ha infine concluso il Presidente Roncallo manifestando la più viva soddisfazione per una proposta che, ritiene, non potrà che portare grandi benefici all’economia del territorio – si tratta di un importante tassello del water front, iniziativa che vedrà protagonisti sia il Comune, sia l’Autorità di Sistema Portuale, nell’ambito di un progetto più ampio, che, personalmente immagino leggero e soprattutto rispettoso del contesto generale entro il quale si pone e che davvero possa restituire alla città l’affaccio a mare che oggi in quella zona le è precluso. Su questo, l’impegno dell’Autorità di Sistema Portuale sarà assoluto”.

Ravenna: traffico merci su ferro, protocollo d'intesa fra Comune, RFI e AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale

(FERPRESS) – Ravenna, 22 GIU – Il trasporto merci su ferrovia, da e verso l'area portuale di Ravenna, mostra un incremento medio ogni anno di circa il 5%. Tra il 2000 e il 2015 le tonnellate sono passate da circa 1,7 milioni a circa 3 milioni. Le movimentazioni gravano sullo Scalo Merci Stazione e senza uno sviluppo delle infrastrutture a servizio dell'area portuale, a fronte di un'auspicabile incremento, potrebbero presentarsi difficoltà nelle operazioni di manovra e nell'accesso alla rete principale, con ricadute negative anche sul trasporto passeggeri.

Per superare questa situazione e sostenere ed accompagnare la crescita di traffico da e per il porto è stato approvato dalla Giunta comunale un protocollo d'intesa con Rete ferroviaria italiana e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale che prevede la costituzione di un gruppo di lavoro che dovrà sviluppare soluzioni secondo le seguenti fasi successive:

- 1 – Interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano: realizzazione e messa in esercizio del passante ferroviario di collegamento fra lo Scalo Candiano e la linea ferroviaria principale. L'intervento consentirà di effettuare le operazioni di manovra nello Scalo Candiano, riducendo di circa il 70% le attuali operazioni di manovra nello Scalo Merci Stazione
- 2 – Interventi sulla Dorsale Destra Candiano: trasformazione del Fascio Base in Fascio Arrivi/Partenze, elettrificazione/attrezzaggio tecnologico del binario, eventuale realizzazione della nuova bretella di collegamento diretto con la linea Ravenna-Rimini. L'insieme degli interventi, unitamente ai precedenti, consentirà di eliminare completamente le operazioni di manovra nello Scalo Merci Stazione
- 3 – Interventi per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sponda sinistra Candiano mediante nuova infrastruttura

“Questo protocollo, che firmeremo a giorni – ha commentato il sindaco Michele de Pascale – permetterà a Rfi di sviluppare le progettazioni finalizzate ad effettuare un importante investimento nella realizzazione di due stazioni merci in destra e sinistra del canale Candiano, in zona portuale. Un intervento che consentirà l'eliminazione di tanti binari dall'attuale scalo merci, situato in un'area prestigiosa della città, dove ogni anno 7.200 treni fanno manovra. L'obiettivo è di arrivare a spostare su ferro il 30% delle nostre merci, ora al 13%. Con questo investimento il porto di Ravenna può diventare in Italia il meglio servito dalla rete ferroviaria. Sarà un grande progetto di rigenerazione urbana che permetterà una completa riqualificazione di tutta l'area della stazione, un miglioramento del traffico passeggeri e la restituzione alla città di un'ampia area che potrà prevedere l'ampliamento del Parco di Teodorico e più spazio alla Rocca Brancaleone”.

Comune di Ravenna, RFI e Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale hanno già avviato la fase di analisi, studio e progettazione funzionale degli interventi infrastrutturali da realizzare. In coerenza con le comunicazioni della Commissione Europea, intendono favorire il potenziamento della multimodalità basato su ferrovie, vie navigabili interne e infrastrutture marittime.

Questi interventi avranno ricadute positive per il porto di Ravenna e per i traffici relativi ai due corridoi di cui fa parte, nell'ambito della rete trans europea dei trasporti (TEN-T network):

- il corridoio Baltico-Adriatico si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali (RRT).
- il corridoio Mediterraneo collega i porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona, nella Penisola iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia (Marsiglia), Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po.

Indagine sugli affitti nel retroporto

Nel mirino i contratti di locazione fra Area spa, Porto e Pignone. Il reato contestato è quello di abuso di ufficio

di **Alessandra Vivoli**
D CARRARA

Un'area strategica, quella del retroporto. Una partecipata in vendita, Area spa (che non si vuole comprare nessuno visto le prime aste sono andate deserte) e i cui soci sono il comune di Carrara che con il suo 36% è infatti il principale azionista pubblico della Spa, seguito dalla Provincia di Massa-Carrara (10,7%) e dal Comune di Massa (4,1%); il restante 49% è sotto il controllo della Porto di Carrara Spa.

E nel mezzo i contratti di affitto stipulati dalla Porto con il Nuovo Pignone che occupa 112mila metri quadrati (su

190mila) dell'area retroportuale e 25mila metri quadrati dei magazzini coperti.

È proprio sui contratti di locazione che è stata avviata un'indagine: perché, in sostanza, i canoni versati dal Pignone alla Porto sarebbero molto più onerosi di quanto la stessa società sborsa a Comuni e Provincia (in questo caso si parla di 600mila euro l'anno mentre l'entità degli affitti versati dalla multinazionale sono avvolti dal più assoluto riserbo).

Nel mirino quindi i contratti che hanno come oggetto il complesso intermodale di viale Zaccagna. L'ipotesi di reato che si profila è quella di abuso di ufficio soprattutto nei con-

fronti del Comune di Carrara che, come socio pubblico di maggioranza, avrebbe consentito - in sostanza - alla Porto spa di pagare una cifra per l'affitto dell'interporto (sulla base di una concessione in vigore ormai da anni) e di poterlo poi dare in locazione a un terzo soggetto, il Pignone.

Insomma una vicenda ancora tutta da chiarire ma che avrebbe già spinto i vertici di Area a convocare una riunione del consiglio di amministrazione, in tempi molto stretti: si parla della prima settimana di luglio.

Assemblea che avrà all'ordine del giorno proprio i rapporti di locazione che intercorro-

no fra Area spa, Porto di Carrara e Nuovo Pignone.

È Area spa avrebbe pure già fatto ricorso agli esperti per avere dei pareri legali sulla natura dei rapporti che hanno governato fino ad oggi i contratti di affitto.

Ad oggi, in questa delicatissima fase delle indagini, questo è il poco che trapela e che riaccende l'attenzione sulla gestione della, strategica, area retroportuale. Un retroporto che ad oggi, forse proprio a causa dei contratti di locazione in atto, non ha attratto eventuali investitori: tanto che il Comune nonostante ci abbia provato più volte, non è ancora riuscito ad alienare la società pubblico privata Area Spa dal suo patrimonio.



L'area retroportuale di Marina di Carrara

Il sindaco Nogarin entra a gamba tesa sulla proroga del segretario generale

Decisa la risposta del primo cittadino al presidente Corsini

- LIVORNO -

SARÀ IL TAR, sul ricorso presentato dal Comune contro il "niet" di Corsini a Nogarin nel comitato di gestione del porto, a chiarire per entrambi i contendenti la legittimità o meno degli atti. Anche il sindaco Filippo Nogarin, rispondendo all'invito del presidente dell'AdsP, concorda, nessun ricorso dopo il Tar: accetterà la sentenza, anche se prima vuol leggere le motivazioni della stessa. «La decisione di fare appello al Consiglio di Stato, nel caso in cui il Tar della Toscana dovesse respingere il nostro ricorso contro la decisione dell'alto Tirreno di escludere il sottoscritto dal Comitato di gestione, non può essere presa a scatola chiusa - chiarisce Nogarin - prima di pronunciarci dobbiamo necessariamente attendere di leggere le motivazioni di un'eventuale bocciatura». «Apprezzo moltissimo le parole del presidente Corsini sulla stampa di oggi - ha aggiunto il sindaco - nessuno ha intenzione di portare avanti alcuna guerra di religione né tantomeno di logoramento. L'obiettivo di entrambi è quello di iniziare a impostare una buona politica di sviluppo del porto in sinergia con la città. Proprio per questo resto convinto dell'importanza che i sindaci siedano negli organismi di gestione e controllo delle nuove autorità, in particola-



Livorno e Piombino

Niente di personale ma sia il Comune di Livorno che di Piombino, sono concordi nel non ritenere idonea la proroga

re quando hanno anche le competenze tecniche per ricoprire questo incarico. Sono fiducioso che anche il Tar alla fine condiderà questo tipo di lettura, visto che ci sono precedenti innegabili a Genova e Trieste e che la disparità di

trattamento che ha subito Livorno è macroscopica».

IN OGNI CASO «ciò che mi preme maggiormente continua Nogarin - è che la neonata Autorità di sistema cominci a lavorare a regime e soprattutto svolta rispetto ai tanti errori del passato. E a questo proposito sono io a chiedere al presidente Corsini un passo in avanti». «Per lunedì - scrive Nogarin - è stata convocato un Comitato portuale, composto ancora con i criteri precedenti alla riforma, al cui ordine del giorno figura un non meglio precisato atto di proroga del segretario uscente. Ebbene iniziamo davvero a dare un se-

gnale e di reale operatività della struttura e di condivisione con i comuni. Niente di personale, ci mancherebbe, ma sia il Comune di Livorno che il Comune di Piombino, ovvero i principali attori dell'area di crisi, sono concordi nel non ritenere idonea la proroga e hanno bisogno di un cambio di passo. Cominciamo da qui, caro presidente Corsini - conclude Nogarin - Cominciamo da qui a dare un segnale di discontinuità con il passato. Partiamo da qui per evitare di cominciare con il piede sbagliato l'avventura del nuovo portuale di sistema». Dunque, a differenza della decisione del collega sindaco di Civitavecchia, Nogarin non fa marce indietro. Come noto, Cozzolino, a Civitavecchia, recusato dal presidente dell'AdsP locale ha deciso di non insistere ed ha delegato un proprio funzionario (ma anch'egli aspettando che il governo risponda alle interrogazioni parlamentari dei 5Stelle). Per Cozzolino, la decisione è stata necessaria per non ritardare l'operatività del comitato di gestione. Per Nogarin, il diritto-dovere di rappresentare la città sulle problematiche del sistema livornese va difeso affidandosi al Tar, ma con un "caveat": niente proroghe all'attuale segretario generale. Il braccio di ferro continua. (nella foto il presidente Stefano Corsini)

A.F.

Nogarin a Corsini: pace forse «Ma prima silura Provinciali»

Altro che distensione, torna il gelo nei rapporti fra i due Palazzi del Potere

«Il ricorso al Tar? A scatola chiusa non dico nulla». Strizzata d'occhio a Piombino

di Mauro Zucchelli

▶ LIVORNO

Fuori, il guanto di velluto delle dichiarazioni di pacificazione («nessuna battaglia legale»). Dentro, il pugno di ferro delle condizioni dettate quasi come un ultimatum («no alla proroga di Provinciali»). Già le prime righe della nota di Palazzo Civico a firma del sindaco Filippo Nogarin sgombrano il campo da qualsiasi ipotesi di armistizio fra i due Palazzi del Potere più importanti della nostra città. Ad alimentare l'aspettativa di una tregua, foss'anche armata, era stato il «calumet della pace» offerto dal presidente dell'Authority, l'ingegner Stefano Corsini mercoledì aveva annunciato che, nella complicata vicenda dell'auto-designazione del sindaco all'interno del comitato di gestione dell'Authority, di fronte al ricorso di Palazzo Civico non avrebbe fatto appello al Consiglio di Stato nel caso in cui il Tar in prima istanza gli avesse dato torto. Con una appendice: «Mi auguro che il sindaco faccia lo stesso».

Il motivo è presto detto: c'è bisogno di far insediare questa sorta di «consiglio d'amministrazione» dell'istituzione portuale così da voltare pagina e far decollare davvero la nuova Authority di sistema Livorno-Piombino (i cui organismi continuano a sopravvivere agonizzanti ma separati).

La risposta di Nogarin, in una giornata peraltro per lui difficile sotto il profilo umano e personale, non tende granché la mano neanche su questo primo aspetto: se il Tar dovesse respingere il ricorso del Comune, la decisione di fare appello «non può essere presa

a scatola chiusa»: bisogna «necessariamente attendere di leggere le motivazioni di un'eventuale bocciatura». Niente patto preventivo dunque, niente ok al «disarmo bilaterale preventivo» dei due duellanti.

Brusco dietrofront rispetto alla scelta che aveva fatto il sindaco M5s di Civitavecchia, Antonio Cozzolino, che in nome del bene supremo del porto aveva rivendicato sì la legittimità della propria auto-designazione ma, a fronte del rischio di una guerra fratricida che avrebbe paralizzato lo scalo laziale, ha nominato un'altra persona di sua fiducia. Chi si attendeva che Nogarin si sarebbe messo a scia forse non aveva fatto bene i conti: poco prima dell'una il Pd livornese aveva messo il cappello sulla svolta di Civitavecchia postando via social una strigliata a Nogarin per invitarlo a imitare il collega M5s laziale. Ovvio che a quel punto nessuno avrebbe scommesso un soldo sul fatto che Nogarin avrebbe accettato di buon grado i consigli dettati dal Pd.

Di dentro da Roma in treno, mentre qualche passeggero del convoglio notava il fitto conciliabolo con l'assessore Francesca Martini al suo fianco, il sindaco ha messo nero su bianco una nota che spende le prime righe per manifestare apprezzamento («moltissimo») riguardo alle dichiarazioni di presidente Corsini sulla stampa: 1) «nessuno ha intenzione di portare avanti alcuna guerra di religione né tantomeno di logoramento»; 2) «l'obiettivo di entrambi è quello di «iniziare a impostare una buona politica di sviluppo del porto in sinergia con la città». Tut-

to fila liscio anche quando Nogarin - che si dice fiducioso in una vittoria al Tar - ribadisce di esser «convinto dell'importanza che i sindaci siedano negli organismi di gestione e controllo delle nuove autorità». Di più: è difficile non dar ragione all'uomo di Palazzo Civico quando rileva che, rispetto a Genova e Trieste, è «macroscopica» la disparità di trattamento che ha subito Livorno.

Eda qui in poi che il sindaco M5s smette di rimanere a retrocampo e va alla carica: per far decollare rapidamente la nuova Autorità di sistema, invita a farlo svoltando «rispetto ai tanti errori del passato». Ecco che qui il sindaco detta le condizioni al numero uno dell'Authority non cinciocchia né fa accenti criptici, va giù dritto a chiedere la testa del segretario generale attuale Massimo Provinciali. C'è poco da tergiversare: lunedì è all'ordine del giorno del vecchio comitato portuale quello che Nogarin definisce «un non meglio precisato atto di proroga del segretario uscente». Fuori Provinciali per dare «un segnale di discontinuità». E poi: «Partiamo da qui per evitare di cominciare con il piede sbagliato l'avventura dell'Autorità portuale di sistema».

«Niente di personale, ci mancherebbe», giura il sindaco: «Ma - aggiunge - sia il Comune di Livorno che il Comune di Piombino, ovvero i principali attori dell'area di crisi, sono concordi nel non ritenere idonea e hanno bisogno di un cambio di passo».

Non sarà forse rancore personale ma certo che Nogarin e Provinciali non si sono risparmiati stoccate. Meno di un anno fa il sindaco ha rivendicato

il merito dell'esposto all'Authority anti-corrruzione dell'ex pm Raffaele Cantone che ha costretto Provinciali a spogliarsi dei poteri che aveva da presidente della Porto 2000. Provinciali non ha porto l'altra guancia: ha rivelato che dietro l'attacco di Nogarin c'era la mancata promozione di un fedelissimo del sindaco e, quando Nogarin ha negato, ha mostrato gli sms sul cellulare.

Nogarin ha detto chiaro e tondo che considera Provinciali il garante del sistema di potere in porto: ma il passato dal quale chiede la rottura è quello che non avrà centrato del tutto il bando della maxi-Darsena ma ha varato il Prg, «conquistato» una fetta di Interporto e fatto arrivare la direttissima ferroviaria. Con questi numeri: i container da 638 a 800 mila teu, il totale delle merci da 29,6 a 32,8 milioni di tonnellate, quelle spedite via ro-ro da 10,7 a 12,4 milioni di tonnellate, le auto nuove da 466 a 596 mila (in negativo invece le crociere che pure sono uno dei compiti-chiave di Provinciali).

Il sindaco M5s prova a cercare sponda anche nella giunta Pd piombinese per mettere sotto scacco Corsini e mostrare che è in grado di incidere non solo su quel che accade sotto il tetto del Comune ma anche su tutto il resto della scacchiera del potere locale: è chiaro che se Provinciali va a casa ne esce enormemente rafforzato il peso specifico di Nogarin mentre Corsini si vedrebbe messo sotto tutela fin dall'inizio del mandato che gli ha affidato le chiavi di uno dei principali porti d'Italia. Paradossalmente, proprio questo potrebbe finire di rinterzo per costringerlo a blindare Provinciali.

GIORGIO NERI/REUTERS

Microtunnel e dragaggio nello scalo livornese

LIVORNO - L'Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno settentrionale, ha annunciato la conclusione dei lavori per la realizzazione dei diaframmi dei pozzi che saranno utilizzati per scavare il micro tunnel che consentirà l'ampiamento del canale di accesso al porto labronico.

Viste dall'alto appaiono come due buche profonde appena tre metri, con 16 e 13 metri di diametro, posizionate rispettivamente una davanti alla Torre del Marzocco, l'altra sulla sponda del Magnale. Ma da ieri, terminati i lavori di realizzazione dei
(continua in ultima pagina)

Microtunnel e dragaggio

diaframmi in cemento armato, ed avviati i lavori di scavo, il progetto del micro tunnel comincerà a prendere definitivamente forma, diventando qualcosa di più che non un semplice disegno su un pezzo di carta.

Quelle buche sono infatti destinate a diventare i terminali di accesso e uscita di una delle opere più importanti dello scalo labronico, il condotto sotterraneo destinato ad ospitare quei tubi dell'Eni che oggi sono posizionati lungo le sponde del canale di accesso in porto e che restringono gli spazi di manovra alle navi porta contenitori più grandi, rendendo così complicata l'accessibilità della darsena Toscana.

Una volta realizzato il tunnel sarà quindi possibile interrare le condutture dell'Eni e resecare la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinaudola e arretrandola di 30 metri (la resecazione della prima parte è stata completata nel 2011). L'obiettivo finale è arrivare ad allargare il canale dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro, e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di ultima generazione.

Il pozzo lato Torre del Marzocco, detto anche pozzo di spinta, sarà ultimato ad Agosto, quello sulla calata del Magnale (pozzo di recupero) ad Ottobre. In autunno verrà così calata sul pozzo di spinta la talpa meccanica (Tunnel Boring Machine) che in circa due mesi di tempo realizzerà un tunnel di tre metri di diametro, lungo 234 metri e posizionato a 20 metri sotto il livello dell'acqua.

L'opera di microtunneling sarà pronta per l'anno nuovo. A partire

da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento del fascio tubiero.

Intanto è di pochi giorni fa la notizia che sono stati aggiudicati alla R. T. I. formata dalla società Italiana Dragaggi Spa e dalla Sales spa i lavori di dragaggio per l'allargamento dell'imboccatura Sud. Dal momento della consegna dei lavori, il tempo contrattuale massimo previsto per l'ultimazione delle attività di escavo è di 76 giorni.

Lavori in corso a Livorno, il microtunnel pronto a inizio 2018

Microtunnel pronto per l'inizio del nuovo anno - Domani terminano i lavori di realizzazione dei diaframmi dei pozzi - Intanto sono stati aggiudicati i lavori di dragaggio per l'allargamento dell'imboccatura Sud.

LIVORNO- Viste dall'alto appaiono come due buche profonde appena tre metri, con 16 e 13 metri di diametro, posizionate rispettivamente una davanti alla Torre del Marzocco, l'altra sulla sponda del Magnale. Ma quando **domani saranno terminati i lavori di realizzazione dei diaframmi in cemento armato e avviati così i lavori di scavo, il progetto del micro-tunnel comincerà a prendere definitivamente forma**, diventando qualcosa di più che non un semplice disegno su un pezzo di carta.

Quelle buche sono infatti destinate a diventare i terminali di accesso e uscita di una delle opere più importanti dello scalo labronico, il condotto sotterraneo destinato ad ospitare quei tubi dell'Eni che oggi sono posizionati lungo le sponde del canale di accesso in porto e che restringono gli spazi di manovra alle navi contenitori più grandi, rendendo così complicata l'accessibilità della Darsena Toscana.

Una volta realizzato il tunnel sarà quindi possibile interrare le condutture dell'Eni e resecare la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri (la resecazione della prima parte è stata completata nel 2011). **L'obiettivo finale è arrivare ad allargare il canale dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro, e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di ultima generazione.**

Il pozzo lato Torre del Marzocco, detto anche pozzo di spinta, sarà ultimato ad agosto, quello sulla calata del Magnale (pozzo di recupero) ad ottobre. In autunno verrà così calata sul pozzo di spinta la talpa meccanica (Tunnel Boring Machine) che in circa due mesi di tempo realizzerà un tunnel di tre metri di diametro, lungo 234 metri e posizionato a 20 metri sotto il livello dell'acqua.

L'opera di microtunneling sarà pronta per l'anno nuovo. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento del fascio tubiero.

Intanto è di pochi giorni fa la notizia che sono stati aggiudicati alla R.T.I. formata dalla società Italiana Dragaggi Spa e dalla Sales S.p.a. i lavori di dragaggio per l'allargamento dell'imboccatura Sud. Dal momento della consegna dei lavori, il tempo contrattuale massimo previsto per l'ultimazione delle attività di escavo è di 76 giorni.

Benvenute le navi da crociera a Livorno! I problemi d'acqua? Risolti!

LIVORNO - *E' stata una riunione costruttiva quella di ieri mattina in Autorità portuale", ne parla Enrico Bonistalli, presidente Asamar (associazione agenti marittimi e raccomandatori della provincia di Livorno), "abbiamo riscontrato una collaborazione da parte di tutti i soggetti coinvolti. Poi i panni sporchi si lavano in casa, non si mandano via le navi per la mancanza dei fondali, figurati se si mandano via per i problemi dell'acqua!"*

L'incontro di cui si parla è quello che è stato convocato a Palazzo Rosciano dal presidente Corsini con **all'ordine del giorno: il problema del rifornimento dell'acqua potabile sulle banchine e alle navi nel porto di Livorno** (e a quelle in rada in attesa di entrare).

La questione era stata sollevata nei giorni scorsi alla riunione del consiglio direttivo di Asamar, molti agenti marittimi, soprattutto i rappresentanti degli armatori delle compagnie di navi da crociera, avevano denunciato che il sistema di rifornimento idrico avrebbe rischiato la paralisi nei prossimi mesi con l'arrivo massiccio del traffico crocieristico.

Nella sede di scali Rosciano, seduti attorno al tavolo, quindi i rappresentanti delle società coinvolte nel potenziale problema idrico del porto. In tutto una trentina di persone: molti i rappresentanti di Asa spa, il gestore del servizio idrico per la provincia di Livorno, un nutrito numero di rappresentanti della società Labromare tra cui Corrado Neri. La Labromare è la società che gestisce il servizio dell'acqua in subappalto da ASA spa. Infine per Asamar, promotore dell'incontro, il presidente Enrico Bonistalli, insieme a 6 rappresentanti del Consiglio direttivo tra cui Stefano Salestrini e Guido Fanfani, per l'Authority presente Corsini e tre dirigenti.

"La soluzione è stata una programmazione", dice Bonistalli "Abbiamo deciso di fare un tavolo, meglio una cabina di regia, per risolvere tutti in sieme la questione. Asamar si è fatta partecipe di raccogliere i dati relativi agli arrivi delle navi da crociera per la stagione, questi ci saranno inviati dalla Porto di Livorno 2000 (ndr la società che gestisce il traffico crocieristico a Livorno) che metteremo a confronto con quelli che avevamo già passati in precedenza all'Autorità portuale. Faremo tutti insieme quindi una programmazione di tutte le navi che hanno la necessità di fare rifornimento non a banchina. Pertanto non ci saranno situazioni di disservizio ed eviteremo di rispondere al comandante, che abbiamo poca acqua".

Un incontro proficuo quindi che ha prodotto anche un altro accordo la predisposizione alla banchina 75 la possibilità di rifornimento idrico dove fino ad oggi non era possibile il rifornimento da terra. Quindi nel giro di due o tre settimane sarà reso possibile fare rifornimento da terra anche su questa banchina dove per caratteristiche dei fondali attraccano generalmente le navi da crociera più piccole ma di lusso. La necessità è stata fatta presente dagli agenti marittimi spiega Bonistalli *"perchè le navi che attraccano a questo molo provengono da una rotazione di posti in rada Amalfi Sorrento Salerno dove non hanno possibilità di fare acqua".*

Rappresentanza doganale e mandato - Seminario Fedespedi a Livorno

LIVORNO - Il contesto normativo doganale alla luce del nuovo codice doganale dell'Unione, è stato materia di approfondimento a Livorno, nella sede della Camera di Commercio, durante il seminario dal titolo: "La Rappresentanza doganale: Condizioni, modalità e responsabilità".

L'iniziativa ha visto la presentazione della pubblicazione "**La rappresentanza doganale e il mandato**", curata dalla **Federazione nazionale delle imprese di spedizioni nazionali**, per l'esattezza la seconda pubblicazione nell'ambito della collana editoriale "**I Quaderni di Fedespedi**".

Durante il seminario sono state approfondite, con un pubblico di addetti ai lavori, tematiche di primo piano per le attività di spedizioni e per l'esercizio di questa professione, oggi profondamente cambiata.

Sono intervenuti gli **autori della pubblicazione: Paolo Massari (C-Trade), Domenico De Crescenzo**, responsabile della sezione doganale di Fedespedi, **Alberto Sinscalchi**, responsabile area procedure e controlli direzione interregionale Toscana Sardegna e Umbria. Questi esperti sono andati ad affrontare gli aspetti di rinnovamento apportato dal nuovo Codice in materia e nell'esercizio della professione: chi è oggi il rappresentante doganale; il contenuto della sua attività; le modalità e le condizioni d'esercizio; le responsabilità e le forme di tutela; il mandando e gli strumenti operativi; il nesso con le autorizzazioni e le semplificazioni.

*"Il quaderno è un utile strumento e su questo ha lavorato la sezione doganale presieduta da De Crescenzo, ha spiegato **Roberto Alberti, presidente di Fedespedi**, in apertura del seminario, "Questa pubblicazione affronta la legge è quindi un approfondimento dal punto di vista normativo e, nello specifico entra nell'analisi della rappresentanza e del mandato anche con un facsimile di mandato".*

Alberti parlando del rapporto tra lo spedizioniere e la dogana dice: *"Si pensa che questo sia un rapporto quasi di fastidio, vorrei sfatare questa diceria perché per noi questo rapporto è una ricchezza, visto alla luce di un processo di velocizzazione e semplificazione sempre maggiore nei processi di controllo".*

Secondo il presidente di Fedespedi il made in Italy ha un valore primario nel commercio internazionale anche grazie a forme di controllo e di sicurezza molto accurate che il sistema doganale rende necessarie. *"La dogana non ha più la funzione del gabelliere borbonico, ma riveste una serie di funzioni: dalla sicurezza e alla lotta alla contraffazione, oggi necessarie. Noi siamo per un controllo fatto attraverso l'intelligence e strumenti moderni nei confronti dei quali siamo assolutamente favorevoli".*

- segue

Tuttavia nell'esercizio doganale rimangono ancora delle zone che riportano al controllo borbonico, quando vengono applicate delle sanzioni sproporzionate a quelle che sono le responsabilità in cui il dichiarante, in buona fede, dovrebbe essere considerato nell'ottica di gioco di squadra, come un collaboratore della dogana, ma spesso non è così. *"Anche questo aspetto dovrà essere superato. La dogana è sempre più moderna",* ha specificato Alberti, *"è una delle amministrazioni più efficienti e lo dimostra nell'incremento continuo dei suoi programmi e dei suoi applicativi e nella gestione quotidiana del controllo".*

Alberto Siniscalchi durante il suo intervento ha messo in evidenza di come il Quaderno possa servire da approfondimento normativo per l'espletamento di atti, **un utile guida di tutela professionale e di aggiornamento** al fine di non rimanere indietro. *"Il concetto di rappresentanza liberalizzata",* ha sottolineato Siniscalchi rivolgendosi agli operatori in sala, *"è un elemento a cui oggi è necessario guardare, inoltre il nuovo codice è una grande opportunità per allargare il vostro campo di azione, per la ricerca di nuovi mercati e per ampliare il lavoro. L'evoluzione corre veloce, stiamo andando e ci muoviamo verso forme di sdoganamento molto spinte da quelle in autonomia, alla dogana centralizzata come superamento della singola azione di sdoganamento".*

Gloria Dari, presidente **Spedimar** (Associazione Imprese spedizioni marittime di Livorno) nel saluto introduttivo ha messo in evidenza come l'attività doganale, attraverso un'analisi approfondita e dettagliata, intervenga a garanzia dei prodotti nella lotta alla sofisticazione.

PIOMBINO INCONTRO IERI AL MINISTERO

I sindacati sollecitano interventi per arginare la crisi dell'indotto

- PIOMBINO -

«**ABBIAMO** esposto le criticità sempre più gravi dell'indotto che sta terminando gli ammortizzatori senza prevedere ripartenza, e la scelta di molte aziende di procedere con i licenziamenti a causa dell'onere troppo elevato per accedere alla cassa integrazione». Lo affermano le segreterie di Fim, Fiom e Uil che ieri a Roma hanno partecipato al tavolo con i rappresentanti del governo, il viceministro Bellanova e i funzionari Menziani e Castano. I sindacalisti hanno chiesto l'attivazione di politiche a sostegno del reddito, chiedendo l'accelerazione dello

stanziamento dei 30 milioni che la Regione Toscana. Il ministero si è riservato di farsi carico di queste istanze e di dare una risposta. Intanto, un primo riscontro è arrivato dal ministero del lavoro: il dottor Menziani ha riferito che, con l'ultima manovrina, sarà possibile la conversione dei fondi residui non utilizzati dalle regioni, per dare la possibilità di attivare altri strumenti sui territori. I sindacati sottolineano di non aver ricevuto la convocazione al Mise per Aferpi che dovrà essere entro il mese di giugno. E' stato convocato un consiglio di fabbrica aperto a tutti i lavoratori lunedì alle 14:30.

PIOMBINO ATTESA PER IL PIANO DI IMPRESA

Concessioni demaniali sul porto Nuova proroga a Logistics

- PIOMBINO -

UNA nuova dilazione. In attesa del piano di impresa, che dovrà essere presentato entro il primo ottobre, la società Piombino Logistics ha ottenuto una proroga delle concessioni portuali dall'Autorità di sistema dell'alto Tirreno; il relativo decreto è stato firmato il 21 giugno dal presidente Stefano Corsini. La notizia, che è stata resa nota attraverso un comunicato della componente Uilm nella rappresentanza sindacale di Aferpi e Piombino Logistics, chiaramente evidenzia come ci si trovi ad un bivio nei rapporti tra Piombino ed il

gruppo algerino di Issad Rebrab: o dar corso all'iter per la risoluzione del contratto di vendita della ex Lucchini in conseguenza delle inadempienze sul mantenimento della attività produttiva e sugli investimenti previsti oppure concedere altri due anni per definire i programmi. In forza dell'accordo del 30 giugno 2015, quando Aferpi rilevò l'ex Lucchini, agli algerini passarono 536.516 metri quadrati di demanio marittimo. Aree tutt'altro che secondarie per le attività economiche ed in generale per lo sviluppo del porto da tutti considerato come condizione essenziali per la ripresa nell'intero comprensorio.

SILVIA VELO

«Lo stallo preoccupa l'economia cittadina riparte da qui»

IL PORTO

di Guido Fiorini
PIOMBINO

A margine della conferenza stampa sulla 398 Silvia Velo, sottosegretario all'ambiente, è intervenuta sul porto, perché, in fondo, la strada serve proprio a collegare l'Aurelia allo scalo piombinese.

Ed è intervenuta sullo "stallo" di cui da giorni parliamo sul Tirreno.

Silvia Velo si è detta "preoccupata" della situazione, pur riconoscendo che la nuova Autorità di Sistema è stata

costituita da poco e ancora non è completa, mancando sia l'ultimo componente del Comitato di Gestione che il segretario. Lunedì 26 sarà prorogato Provinciale dal Comitato portuale di Livorno e poi, dopo la sentenza del Tar sul ricorso di Nogarin, sarà completato il Comitato di Gestione e nominato il segretario.

«Ho letto sul Tirreno le preoccupazioni del sindaco Massimo Giuliani e le condivido - ha detto -, perché in questo momento il porto di Piombino, ma anche quello di Livorno, rappresenta una speranza per una città in profonda crisi. Deve attrarre investimenti e creare lavoro».

I progetti iniziati sono tanti, in effetti.

«Ho letto quanto scritto dal presidente Stefano Corsi e, in effetti, non posso che rallegrarmi che siano confermati tutti i progetti che erano stati iniziati dall'Autorità portuale guidata dall'ex commissario Luciano Guerricci».

Il problema è che tanti altri sono fermi, come quello dell'olio degli indonesiani, come la logistica per la Solmine, così come la gara per lo svincolo interno al porto di collegamento proprio alla 398. E anche altri non stanno facendo passi avanti.

«La progettualità è importante - ha aggiunto -, perché

il porto è sempre stato il motore della città. Ma quello che mi preoccupa, almeno da quanto leggo sul giornale, è questo rapporto non buono fra Enti. Eppure quanto è stato realizzato sul porto di Piombino, se sono stati fatti investimenti così importanti e opere di grande spessore, è proprio per la grande sinergia che c'è stata fra Comune e Autorità portuale. In fondo il porto non è una cosa a parte, ma è "dentro" la città e ne fa parte in pieno. Per questo serve un "governo" del porto stesso che non si limiti alla parte tecnica e burocratica, ma che abbia una visione amministrativa e politica».

CAIPRODUZIONI/RESERVATA



Il porto di Piombino

Informazioni Marittime

Porto di Napoli al lavoro sulla viabilità. Aspettando i dragaggi

di Paolo Bosso

Lunedì prossimo, informa Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale, la commissione gara per i dragaggi dovrebbe pronunciarsi per i lavori di approfondimento dei fondali dello scalo di Napoli. Sono 12 le imprese in gara, su 21 manifestazioni di interesse. «Al momento stiamo controllando le offerte anomale, per lunedì prossimo ci aspettiamo di assegnare la gara», spiega Spirito. Quindi, se tutto va bene, e si spera, al netto di ricorsi al TAR da parte dei perdenti, i dragaggi del porto di Napoli potrebbero iniziare a luglio.

Intanto il porto di Napoli lavora a una nuova viabilità. Niente di rivoluzionario, e neanche a breve termine, piuttosto un lavoro di progettazione più solido del passato, quello contenuto in un "Grande progetto" che negli anni si è scontrato con parecchi limiti, istituzionali prima di tutto, e oggi riparte dalla variazione di bilancio 2016 dell'authority, approvata dal governo [a settembre](#) dello stesso anno che ha sbloccato 140 milioni di euro in fondi "euroregionali" per gli anni 2015-2020. La lista è ricca e gli operatori portuali la sanno a memoria: dragaggio dei fondali del porto, collegamenti viari e ferroviari al terminal di Levante, secondo lotto del nuovo sistema fognario, bonifica dei fondali dagli ordigni bellici, rilevamento di reperti archeologici, restauro dell'edificio Immacolatella Vecchia.

Gli autotrasportatori del porto di Napoli, rappresentati dal coordinamento Fai, hanno incontrato mercoledì il segretario dell'Autorità di sistema portuale, Francesco Messineo. Oggetto dell'incontro le condizioni della viabilità all'interno dello scalo, in particolare per i mezzi pesanti. Gli autotrasportatori sono i primi a pagare i lavori in corso, i tratti in pessime condizioni, i sensi alternati, i quali mettono in difficoltà a catena tutta la viabilità della zona, condizionata da una struttura urbana già compressa. «Il progetto per la nuova viabilità era fermo da circa un anno e mezzo», spiega Messineo. «Lo abbiamo ripreso non limitandoci ad assegnare i lavori all'impresa ma impegnandoci a trovare variazioni migliorative, per esempio cercando di eliminare i colli di bottiglia». «Non ci stiamo limitando a portare avanti le scartoffie – continua –, portiamo avanti procedure, tenendo conto che bisogna correre per spendere i soldi. Quello che hanno gradito gli autotrasportatori è la nostra volontà di tenerli aggiornati. Abbiamo aperto un tavolo».

Dragaggi in arrivo? Lunedì, informa Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale, la commissione gara per i dragaggi dovrebbe pronunciarsi. Sono 12 le imprese in gara, su 21 manifestazioni di interesse. «Al momento stiamo controllando le offerte anomale, per lunedì prossimo ci aspettiamo di assegnare la gara», spiega Spirito. Quindi, se tutto va bene, e si spera, al netto di ricorsi al TAR da parte dei perdenti, i dragaggi del porto di Napoli potrebbero iniziare a luglio.

[I tempi di dragaggio per Napoli e Salerno](#)

L'approfondimento dei fondali è un'opera fondamentale, per tutti i porti. A Napoli permetterà l'avvio a cascata di una serie di lavori importanti. In primo luogo, la realizzazione della darsena di Levante, opera in progetto da decenni ma che richiede, appunto, fondali con una certa profondità per essere ultimata. Ad essa seguirà una viabilità ampliata e ammodernata – l'Adsp tirrenica sta studiando anche la possibilità di realizzare un viadotto - con un allaccio stradale che dal varco Bausan porti fino ai terminal container.

«Il grano canadese non è tossico»

Bari, scaricate 50 mila tonnellate

Esulta De Sortis di Italmopa (industria molitoria): «Basta con l'aggressione di Coldiretti

Siamo pronti a difenderci in ogni sede». La materia prima era ferma dall'8 giugno di Vito Fatiguso



Il grano canadese bloccato nel Porto di Bari non è tossico. Le nuove analisi disposte dalla Procura del capoluogo pugliese hanno fatto chiarezza sul «giallo» del quantitativo di 50 mila tonnellate sequestrato nei giorni scorsi e che aveva scatenato la protesta degli agricoltori pugliesi con sit-in e mobilitazioni davanti allo stesso scalo barese. Gli esami effettuati dagli stessi tecnici della Forestale hanno sgomberato il campo da ogni dubbio: il grano in questione non riscontra alcun elemento di tossicità e può essere lavorato dalle aziende pugliesi che lo hanno acquistato per le proprie produzioni agro-alimentari. Com'è noto, proprio la Forestale aveva dichiarato nocivo in un primo momento il carico arrivato dal Canada. A differenza di quanto, invece, aveva sostenuto l'Arpa Puglia. In virtù dell'esito delle nuove analisi, già stasera è cominciato lo scarico del grano dalla nave canadese.

De Sortis si scaglia contro Coldiretti

«Non sarà sfuggito a nessuno — attacca Cosimo De Sortis, presidente di Italmopa (in rappresentanza dell'Industria molitoria italiana) — che i recenti sequestri di frumento duro importato, verificatisi nei mesi di febbraio 2016 e di giugno 2017, sono concomitanti con i “blitz” mediatici organizzati dalla Coldiretti presso il Porto di Bari. La sistematica demonizzazione delle importazioni, da parte sia della Coldiretti, sia di altre “lobbies”, e lo sviluppo di un'irresponsabile politica di comunicazione volta a infondere nei consumatori un sentimento di diffuso sospetto sul frumento di importazione rispondono a esclusivi interessi sindacali e di categoria abilmente camuffati dietro un presunto interesse generale del tutto inesistente».

L'attacco: pronti a muoversi in ogni sede

Italmopa, inoltre, non si ferma al commento. «La notizia della contaminazione del frumento importato — è scritto in un comunicato — è un'accertata e ennesima “Fake News”. Ha generato enormi danni sia economici, sia di immagine all'intero comparto molitorio e ai singoli operatori, indistintamente additati all'opinione pubblica come mossi esclusivamente dalla logica del profitto anche a scapito, se necessario, della qualità e della sicurezza del prodotto. Pertanto Italmopa si riserva di rispondere, senza indugi, con la massima risolutezza, in tutte le sedi, ad ogni forma di ingiustificata aggressione nei riguardi della categoria e degli operatori che la compongono».

Puglia: i porti di Bari e Durazzo al lavoro per potenziare gli scambi



"L'avvio di un tavolo intergovernativo per una fattiva collaborazione volta allo **snellimento delle procedure** e al **potenziamento logistico**, al fine di agevolare i **flussi di merci e passeggeri** tra il **Porto di Durazzo** e quello di **Bari**, pur nel mantenimento di tutti gli obblighi di sicurezza per entrambe le parti". Lo rende noto la **Regione Puglia** precisando che questo è il punto su cui hanno concordato, informa una nota della Regione Puglia, i partecipanti all'incontro su 'Metodologie e strumenti per ottimizzare i controlli di persone, mezzi e merci nel Porto di Bari', svoltosi nella sala della giunta regionale. L'incontro ha riunito i vertici delle istituzioni e delle Autorità pugliesi referenti per la materia, per affrontare problematiche relative allo snellimento delle procedure logistiche, doganali e di sicurezza nel porto di Bari, soprattutto in relazione alle previsioni di **aumento del volume di traffico**, tra l'altro già intenso durante tutto l'anno, **nei prossimi mesi estivi**".

All'incontro - informa il comunicato - sono intervenuti il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale **Ugo Patroni Griffi**, l'Autorità portuale del Levante, l'Agenzia delle dogane, la Capitaneria di porto di Bari, la Guardia di finanza di Bari, la Polizia di Stato e di Frontiera, la Direzione centrale dell'Immigrazione e l'Usmaf-Sasn di Bari per la parte pugliese, l'Ufficiale di collegamento della Polizia albanese ed il Consolato d'Albania a Bari per la parte albanese. Dalle riflessioni "congiunte è emersa anche la volontà di un maggiore coordinamento tra gli operatori del porto di Bari, inteso come **'porta d'Europa'**, e quello di Durazzo, **'porta dei Balcani'**; cercando un'intesa con gli armatori per ottimizzare arrivi e partenze dei traghetti senza inutili sovrapposizioni d'orario".

Infine, è emersa anche la proposta "per l'**istituzione di una associazione delle Autorità portuali del basso Adriatico e dello Ionio**, sotto l'egida della Regione Puglia, che comprenda anche altre autorità italiane, oltre che greche, albanesi e montenegrine, per fare sistema e lavorare congiuntamente nell'ottica di una riproposizione del **Corridoio VIII** e della valorizzazione degli interventi programmatici previsti nell'ambito della **Strategia per la macroregione Adriatico-Ionica** (Eusair), ottimizzando azioni e risorse finanziarie, anche di natura comunitaria".

Ok Commissione trasporti della Camera a Deiana presidente

CAGLIARI - Massimo Deiana sempre più vicino alla presa di possesso della presidenza dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna.

La commissione Trasporti della Camera ha infatti espresso parere favorevole alla proposta di nomina fatta dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e condivisa con il presidente della Regione, Francesco Pigliaru, che presto dovrà fare a meno di lui

(continua a pagina 2)

Commissione trasporti

nella Giunta regionale, visto che, come noto, Deiana attualmente ricopre la carica di assessore ai Trasporti.

«Era fondamentale dare una governance al sistema per lavorare con stabilità e costanza alla sua valorizzazione e messa a reddito nel nuovo contesto legislativo e strategico nazionale messo a punto e fortemente voluto dal ministro Delrio» ha commentato Romina Mura, deputata Pd in commissione Trasporti. «Abbiamo una grande opportunità. A livello mondiale il sistema di trasporto marittimo ha superato per la prima volta la soglia dei 10 miliardi di tonnellate movimentate di cui il Mediterraneo rappresenta ben il 20%.

La Sardegna, in questo contesto -

ha proseguito la parlamentare sarda - può giocare una partita decisiva e diventare, come diciamo e sogniamo da tempo, uno fra i più importanti elementi di connessione fra i Paesi della sponda sud del Mediterraneo e il nord Europa. Anche perché abbiamo diverse competenze e potenzialità portuali che vanno messe a correre insieme, con approccio integrato e sistemico e orientate ciascuna a specializzarsi».

Massidda: approvato il bilancio lascio Cagliari Free Zone. Chi ci ha frenato ne renda conto ai Sardi

(FERPRESS) – Cagliari 22 GIU – “Abbiamo approvato il bilancio e ho presentato le mie dimissioni da presidente della società Cagliari Free Zone: la società nata per gestire, programmare ed amministrare la Zona Franca doganale del porto di Cagliari” così Piergiorgio Massidda al termine dell’assemblea dei Soci della società Cagliari Free Zone, detenuta al 50% dal Consorzio Industriale Cacip e dall’Autorità portuale di Cagliari.

Il presidente dimissionario ci tiene “a ringraziare chi in questi anni tra difficoltà enormi ha deciso di continuare con questo impegno. In particolare il collegio dei revisori dei conti che come pure noi del consiglio di amministrazione hanno rinunciato da subito a gettoni di presenza, rimborsi ed emolumenti, lavorando gratis per anni con spirito di servizio. Ringrazio pertanto per il collegio dei conti Massimo Mannella, Michele Caracciolo, Nicola Grilletti come prima di loro Roberto Erriu, Tullio Conti e Salvatore Marras e per il consiglio di amministrazione Oscar Serci, Salvatore Mattana, Roberto Farci, Natale Ditel e Ivano Iai. Un pensiero particolare a Emanuele Sanna che ora non c’è più e ha creduto con forza in questo progetto.

“La Cagliari Free Zone non è il solito carrozzone politico o uno stipendificio ma una società coi conti in regola bloccata da una burocrazia folle e da una volontà politica che ha nomi e cognomi facilmente identificabili: quelli che a destra come a sinistra pensano che la zona franca in Sardegna non debba partire mai. Ricordo – prosegue Massidda – che sotto la nostra gestione è stato approvato prima dall’agenzia delle dogane e poi dalla Regione Sardegna il Piano operativo della Zona Franca. Un traguardo storico. E che la Ras ha autorizzato il Cacip a infrastrutturare l’area dove sorgerà la free zone con oltre 1 milione di euro. Purtroppo la richiesta di variante al Piano Regolatore Portuale che permetterà a Cacip e Autorità portuale di aprire la free zone giace in Comune a Cagliari da oltre un anno. Un ritardo pazzesco che mi suggerisce di pensare che il problema sia politico. Mi auguro che liberati dalla mia presenza sia il Comune di Cagliari che la nuova governance del porto sblocchino la situazione perché il contesto economico e la crisi gravissima in arrivo al porto canale non permettono più alla politica di dividersi e perdere tempo. Perché di questi ritardi ne hanno fatto le spese tutti i Sardi e prima o poi qualcuno dovrà prendersi la responsabilità politica e morale di quella che rischia di essere l’ennesima occasione persa per la nostra Isola. La zona franca doganale può partire subito, basta volerlo, mi auguro che le sua piena operatività possa essere propedeutica all’avvio di un processo che porti alla zona franca integrale coronando il sogno di tanti Sardi”.

G7 Trasporti: Il discorso di apertura dei lavori del Ministro Graziano Delrio

(FERPRESS) – Cagliari, 22 GIU – La cura verso le infrastrutture, i diritti sociali, l’inclusività e, soprattutto, la sostenibilità economica, sociale, ambientale. Sono ormai i temi classici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a guida Graziano Delrio ad aver monopolizzato il discorso d’apertura del Ministro al G7 dei Trasporti di Cagliari.

Davanti ai suoi pari di Canada, Francia, Germania, Giappone, Regno Unito, Stati Uniti ed Unione Europea, Delrio ha voluto tracciare una linea immaginaria che congiunge il lavoro del G7 dello scorso settembre 2016 in Giappone con l’opera che si sta portando avanti in Italia. In particolare, il Ministro ha evidenziato come le infrastrutture siano prima di tutto beni pubblici di cui avere cura, e che devono essere mantenute in modo profondo, efficace, intelligente. In questo senso, la tecnologia rappresenta un supporto fondamentale.

Tuttavia, queste devono anche essere condivise con la popolazione. Un passo fondamentale è dunque coinvolgere i cittadini nella loro ideazione, e solo in questo modo vi potrà essere una rinascita culturale della progettazione e della pianificazione dei territori. Dunque, infrastrutture snelle, utili e condivise, ma che al contempo guardino ad eventuali partecipazioni dei privati.

I lavori del G7 toccheranno poi le buone pratiche in tema di sostenibilità. Tutti i paesi presenti al tavolo di Cagliari, ha dichiarato Delrio, sono latori di storie collettive di progresso, in cui vi sono successi tramandati per generazioni – basti pensare allo sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità in diversi stati europei. E’ ora di continuare tali storie, sviluppando quanto già previsto su questi temi, affinché si possa affermare un nuovo stile nella mobilità.

Nel pomeriggio, si riprenderanno i temi dei due precedenti summit del G7, avvenuti nel 2015 in Germania e nel 2016 in Giappone, ossia l’incisività della guida automatica dei veicoli su strada. E’ necessario, secondo Delrio, lavorare assieme per procedere verso l’eliminazione delle barriere normative, al fine di accogliere nel migliore dei modi le sfide offerte da tali tecnologie. Infatti, la guida automatica è già una realtà del presente, non più solo del futuro.

Grazie alla tecnologia, si mira a potenziare la sicurezza delle persone ed a ridurre la congestione stradale, in un costante “dialogo” elettronico fra vetture ed infrastrutture. Ciò porterà a nuove professioni e nuove occasioni di lavoro, e non sarà invece, come da più parti temuto, un “conto alla rovescia” verso la creazione di nuova disoccupazione. Dunque, una vera e propria rivoluzione, un salto tecnologico paragonabile, nelle parole del Ministro, solo allo sbarco dell’uomo sulla Luna del 1969.

In tal senso, i prossimi passi sapranno disegnare delle scelte comuni che facciano da riferimento per gli altri paesi, arrivando quanto prima a standard condivisi a livello mondiale e ad una regolamentazione internazionale. Nel contempo, sarà necessaria una maggiore apertura e condivisione dei dati raccolti, assicurandone al contempo la privacy e la sicurezza. In questo senso, la sperimentazione su strada fornirà importanti segnali.

Infine, Delrio si è soffermato sul tema dell’insularità e dell’accessibilità delle aree svantaggiate, riferendo del suo incontro con i rappresentanti della Regione Sardegna, della Corsica e delle Isole Baleari. E’ necessario infatti promuovere l’uguaglianza di tali realtà, favorendone la crescita economica, perché prima di essere una questione economica ed ambientale, il trasporto è un diritto di civiltà.

Inaugurazione nuova darsena pescherecci a Cagliari



CAGLIARI – Mercoledì 28 giugno sarà inaugurata la nuova darsena pescherecci nel porto storico di Cagliari. La cerimonia è prevista per le ore 10,00 presso la darsena in via Sa Perdixedda.

La darsena è la maggiore opera realizzata nel nostro scalo negli ultimi anni. Accoglierà la totalità della flotta pescherecci presente a in città in un'area appositamente attrezzata e con una zona di espansione che sarà presumibilmente dedicata al consumo e alla vendita dei prodotti del mare.

Per Cagliari e il suo porto è una rivoluzione importantissima. Le aree rimaste libere (oggi occupate a macchia di leopardo dai pescherecci) verranno riconvertite e dedicate esclusivamente alla nautica da diporto, facendo diventare il nostro scalo un immenso porto turistico adibito a crociere e grandi yacht. La città aspetta da anni questa trasformazione così come i pescatori e il mondo del porto.

Aliscafo in fiamme nel porto di Milazzo

Il 'Masaccio' che è in demolizione, incendio domato da pompieri

(ANSA) - MILAZZO (MESSINA), 22 GIU - Un incendio si è sviluppato sui resti dell' aliscafo Masaccio, in fase di demolizione, nel molo sottoflutti del porto di Milazzo, nel Messinese. Il mezzo veloce della Siremar, rimasto parzialmente distrutto in incidente avvenuto circa un anno fa a Stromboli, stava per essere totalmente demolito, considerato che il suo riutilizzo era stato ritenuto impossibile. Rimangono da chiarire le cause dell' incendio, che sembrano accidentali. Il rogo si sarebbe sviluppato mentre i lavori erano in corso. Paura per la presenza a pochi metri dal relitto di una zona rifornimento di carburanti. Le fiamme sono state prontamente spente dai vigili del fuoco.

«Cantieri megaresi "porto franco" del contratto edile» Denuncia di Fillea-Cgil: «Operai al lavoro con accordi meno onerosi e più insicuri»

Violazione delle regole contrattuali nella città di Augusta. La denuncia è di Salvatore Carnevale, segretario generale della Fillea-Cgil il quale illustra due casi in cui, a suo dire, si registra «una palese violazione della legge». Il riferimento è al cantiere in corso nel porto commerciale di Augusta «per la realizzazione - spiega Carnevale - di una piattaforma di stoccaggio cavi di collegamento».

Il secondo caso riguarda invece il cantiere del porticciolo Xifonio-Lungomare Ionio «per la realizzazione - ancora il segretario generale della Fillea Cgil - di un approdo turistico, oltre che per la riqualificazione del tratto costiero».

Due cantieri megaresi, insomma, dove agli operai, circa 30 in totale «non viene applicato - spiega Carnevale - il contratto degli edili, ma altri: meno onerosi e inappropriati, e quindi più insicuri, per le caratteristiche tipiche dell'edilizia». I fatti, a detta del segretario generale della Fillea-Cgil parlerebbero chiaro: «Siamo di fronte a una gravissima violazione di legge che comporta una serie interminabile di problematiche, tra cui: lavoro nero e sottopagato, carenza di formazione, concorrenza sleale, privazione di diritti contrattuali peculiari in edilizia, prescrizioni di sicurezza».

Solo qualche esempio: «Ciò determina una penalizzazione salariale - dice Carnevale - con una perdita, mediamente, di circa 100-200 euro al mese.

Non solo. In fumo vanno anche diverse prestazioni contrattuali erogate dalla Cassa edile, come il rimborso spese per i figli studenti o per apparecchi acustici e visivi».

Senza contare poi «un abbassamento dei livelli di sicurezza perché - continua il segretario generale della Fillea-Cgil - applicare il contratto edile vuole dire per esempio avvalersi della consulenza gratuita su formazione e sicurezza, due aspetti importantissimi nel settore in questione. Non meno importante la concorrenza sleale nei confronti delle imprese che, al contrario, operano regolarmente nel settore».

Carnevale non ha insomma dubbi: «E' arrivato il momento di dire basta agli abusi. Intervengano rapidamente tutte le autorità preposte ai controlli sui cantieri lavorativi». Perciò il sindacato chiede a tutte le autorità a vario titolo coinvolte «di verificare urgentemente quanto affermato. Si rechino al porto commerciale di Augusta e al porticciolo Xifonio e impongano alle aziende di applicare il contratto edile.

- segue

Si, perché da nostri sopralluoghi - precisa - e da incroci fatti in Cassa edile, non abbiamo, purtroppo, alcun dubbio sulla situazione in atto nei due cantieri megaresi».

Dove, tra l' altro - e ciò a detta di Carnevale sarebbe l' aspetto «più inquietante» per usare le sue parole - «tutto si svolge alla luce del sole, senza il timore di essere sanzionati, senza il timore che le opere possano essere sospese a causa di tali violazioni. Mentre opere importanti edili nel territorio augustano che attendono lo start da tempo rimangono bloccate dentro i cassetti di commissari e burocrati di turno».

Ma Carnevale tiene a precisarlo: «Noi vogliamo che i cantieri non si fermino, a patto che venga applicato il giusto contratto. O siamo forse di fronte alla nuova frontiera della illegalità.

O forse Augusta è diventata il "porto franco" del contratto edile».

Il segretario generale della Fillea-Cgil rileva inoltre come il sindacato abbia già interpellato il Comune di Augusta e la Capitaneria. «Ma ci hanno rispedito al mittente una semplice lettera in cui - dice Carnevale - ci rimandano all' assessorato regionale delle Infrastrutture, in quanto legittima stazione appaltante. Come se l' irregolarità contrattuale sul proprio territorio non sia un problema da intestarsi. E chissà per quanto tempo ancora continuerà il valzer dello scarica-competenze».

Così, nell' attesa «di uno scatto d' orgoglio da parte di chi deve vigilare - conclude il segretario generale della Fillea-Cgil - vorremmo anche una presa di posizione forte dell' associazione dei costruttori. Non solo lavoratori ma anche imprese regolari devono sgridare allo scandalo».

Paola Altomonte.

Semaforo verde per Pasqualino Monti

L'ex presidente di Molo Vespucci alla guida dell'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia occidentale. Passato l'esame di Camera e Senato. Manca solo la firma del decreto da parte del ministro Delrio



CIVITAVECCHIA - Adesso manca soltanto il decreto ufficiale firmato dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Poi Pasqualino Monti potrà iniziare a lavorare a Palermo, per guidare l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: authority che accorpa i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Ieri l'esame per i pareri al Governo. Con 29 voti favorevoli e 7 contrari la proposta di nomina è passata alla IX Commissione Trasporti della Camera, con relatore il deputato Emiliano Minnucci del Pd. Nove invece i voti favorevoli al Senato, rispetto ai 4 contrari. Il nome dell'ex presidente della "vecchia" Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, guidata prima da presidente e poi da commissario, era stato annunciato a fine maggio dallo stesso ministro Delrio, a margine dell'assemblea Federagenti e del II Forum nazionale sulla sicurezza dei porti di Ravenna, insieme a quelli di Francesco Russo al vertice dell'Adsp del Mar Tirreno meridionale (Gioia Tauro) e Massimo Deiana in Sardegna, ultimi tre tasselli mancanti nel nuovo puzzle delle quindici Autorità di Sistema portuale italiane. Il manager civitavecchiese, ma campano di origine, aveva già ottenuto "la benedizione" del presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta che qualche mese fa aveva dichiarato: «Su Monti posso dire che è una persona capace, ha esperienza e ha i titoli per ricoprire questo ruolo. E non c'è nessun motivo per dissentire dalla scelta fatta dal governo». Ancora qualche giorno, quindi, e la nuova Autorità di Sistema potrà iniziare a muovere i suoi passi, anche se con ritard

Soddisfatta anche la senatrice trapanese Pamela Orrù, componente della Commissioni Trasporti che ieri ha dato l'ok alla nomina di Monti. «Si tratta - ha spiegato - di una figura di spessore che garantisce condizioni per lo sviluppo della portualità trapanese. Questo è un importante, ulteriore e concreto passo avanti nell'iter di attuazione della riforma della portualità italiana che permetterà, a breve, anche ai porti della parte occidentale dell'isola di lavorare in termini di sistema portuale, in linea con quanto previsto dalla riforma approvata dal Governo Renzi su proposta del ministro Delrio. Monti è una figura di grande spessore e comprovata esperienza e la sua scelta da parte del ministro Graziano Delrio, è stata accolta favorevolmente dalla Commissione».

Guida dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale: scelto Pasqualino Monti »

*La senatrice Pamela Orrù: Figura di spessore che garantisce condizioni per lo sviluppo della portualità trapanese. Oltre al porto di Trapani, quelli di **Palermo**, Termini Imerese e Porto Empedocle*

Approvata ieri in Senato, dalla Commissione Trasporti, di cui la senatrice trapanese Pamela Orrù è componente, la proposta di nomina di Pasqualino Monti quale presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale che comprende, oltre al porto di Trapani, quelli di **Palermo**, Termini Imerese e Porto Empedocle. Si tratta sottolinea la parlamentare del PD di un importante, ulteriore e concreto passo avanti nell'iter di attuazione della riforma della portualità italiana che permetterà, a breve, anche ai porti della parte occidentale dell'Isola di lavorare in termini di sistema portuale, in linea con quanto previsto dalla riforma approvata dal Governo Renzi su proposta del ministro Delrio. Monti prosegue la senatrice Orrù è una figura di grande spessore e comprovata esperienza la sua scelta da parte del ministro Graziano Delrio, accolta favorevolmente dalla Commissione di cui sono componente conferma che ci sono tutte le condizioni per determinare, finalmente, lo sviluppo della portualità nel nostro territorio. Nel sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, il porto di Trapani conclude la parlamentare, che ha seguito sin dall'inizio la tematica riguardante anche lo scalo trapanese sarà rappresentato da un componente designato dal sindaco in seno al Comitato di gestione che avrà un ruolo importante sulle decisioni strategiche.

"No all' inceneritore per Roma" Colleferro insorge contro Ama

IL PIANO/ SULLA LITORANEA DI OSTIA VIA I CASSONETTI RIVOLUZIONE a Ostia. Spariscono 50 cassonetti dalla litoranea e da luglio i vecchi saranno sostituiti in tutto il municipio. Ancora. Nel porto turistico parte la raccolta differenziata spinta per le utenze non domestiche mentre negli stabilimenti debutta il porta a porta. Sulle spiagge verranno distribuiti 10.000 piccoli coni portacenere per evitare che i mozziconi finiscano sulla sabbia. È il piano mare di Ama, presentato ieri al porto di Ostia.

Intanto però infuriano le polemiche per il revamping e la successiva riapertura dell' inceneritore di Colleferro, attualmente chiuso, dove Roma consegnerà fino a 220mila tonnellate. «Chiediamo all' amministrazione comunale di disconoscere quanto sottoscritto da Ama e di revocare l' atto che prevede il via libera al revamping della seconda linea di incenerimento di Colleferro », dichiara Alberto Valleriani, presidente di Retuvasa, la rete per la tutela della valle del Sacco. «Alzeremo le barricate», annuncia.

«Sono pronto a tutto», gli fa eco il sindaco di Colleferro, Pierluigi Sanna. «La ricapitalizzazione di Ecosistemi, la società che gestisce gli impianti di smaltimento di rifiuti di Colleferro, è stata decisa il 12 dicembre quando non c' ero ancora. Lazio Ambiente, che è una società della Regione, ha il 60%.

Noi con Ama siamo soci di minoranza», ribatte l' assessora Montanari.

(cecilia gentile) ©RIPRODUZIONE RISERVATA L' ASSESSORE Pinuccia Montanari ha la dega per la gestione dei rifiuti nella capitale.

"Solidarietà al comitato 'Salviamo Porto Clementino'"

Moscherini interviene dopo l'aggressione ai danni di Zanolì

TARQUINIA - Il candidato sindaco Gianni Moscherini interviene dopo un'aggressione definita «verbale e violenta» rivolta ad uno dei suoi tanti sostenitori. A finire coinvolto nell'episodio è stato Giuseppe Zanolì e gli insulti sarebbero stati estesi a tutto il Comitato "Salviamo Porto Clementino". «Sono costernato e indignato per l'ennesima minaccia rivolta a Giuseppe Zanolì e a tutto il Comitato "Salviamo Porto Clementino" - dice Moscherini - Si tratta di gesti gravissimi che destano preoccupazione e che meritano un'altissima attenzione. Da parte mia e di tutti gli amici che stanno svolgendo questo aspro confronto elettorale, la più totale solidarietà a Zanolì e al Comitato, al quale rinnovo la fiducia e tutto il supporto nel portare avanti il suo ruolo per riportare alla luce lo storico porto etrusco. I supporters di Mencarini hanno alzato il livello dello scontro ma non ci lasciamo intimidire. Hanno minacciato famiglie di nostri candidati e adesso sono arrivati a dire che demoliranno col piccone quel che rimane di Porto Clementino e non solo. Personaggi in pensione dell'Enel utilizzati per offendere e dare dei ladri e pirati a chiunque. Insomma un clima rovente che vogliono portare fino allo scontro fisico. Segneremo alle forze dell'ordine quanto accaduto e non ci lasciamo spaventare così facilmente».

Riserva di posti per residenti, mezzi sostitutivi, organizzazione, flotta: proficuo incontro con Caronte & Tourist e Liberty Lines

Trasporti marittimi, piena intesa tra Comune di Lipari e armatori

Salvatore Sarpi Lipari Fermati e verbalizzati a Lipari alcuni turisti che, in violazione del decreto di limitazione dello sbarco di auto nel periodo estivo, sono giunti sull' isola con i loro mezzi. Ai vigili, non sono riusciti a dimostrare di aver prenotato una vacanza di almeno sette giorni o di avere un posto auto, pubblico o privato, dove ricoverare il proprio mezzo. Queste due opzioni, infatti, rientrano tra quelle che permettono di superare le limitazioni imposte dal decreto. Ai trasgressori è stato elevato un verbale di 422 euro. La pubblicizzazione del decreto nei terminal d' imbarco di Milazzo e Napoli è stato tra gli argomenti che il sindaco di Lipari, Marco Giorgianni ha affrontato con gli esponenti di Caronte & Tourist Isole minori e Liberty Lines in una riunione tenutasi presso il palazzo municipale.

Tutto ciò nelle more di arrivare ad un' autocertificazione da parte del turista che intende traghettare con la propria auto. Durante la riunione, alla quale hanno preso parte per Liberty Lines il direttore commerciale Nunzio Formica e Peppe Natoli e per Caronte & Tourist Isole minori il dirigente Claudio Di Mare, si è anche parlato di riserva di posti, sino a trenta minuti dalla partenza (sia sui traghetti che sui mezzi veloci) per i residenti nelle isole minori. Sui traghetti la "riserva" mira a consentire l' imbarco di mezzi per l' approvvigionamento. Ed ancora di mezzi sostitutivi da mettere "in campo" nell' immediatezza, specie quando il guasto riguarda un natante diretto verso Panarea, Stromboli, Filicudi e Alicudi. Ovvero non sopprimere il collegamento (come accaduto recentemente sulla Milazzo-Eolie-Napoli) ma farlo effettuare, seppure in ritardo, con altro natante.

Il primo cittadino ha ottenuto la piena disponibilità delle società armatrici che, nel corso dell' incontro, hanno evidenziato come, stando alle prenotazioni, si va verso un lieve aumento del movimento turistico rispetto allo scorso anno che già aveva fatto segnare numeri in crescita. Si è affrontato, anche se parzialmente, in quanto sarà oggetto di una ulteriore riunione anche con gli altri sindaci eoliani, anche il tema del rinnovamento della flotta. Rinnovamento già messo in atto dalla Liberty Lines con l' immissione di mezzi di nuova generazione.

Sidney: Ghella realizzerà due tunnel metropolitani sotto il porto della città

(FERPRESS) – Roma, 22 GIU – Ghella e la John Holland, partner in una joint venture, assieme alla COB Contractors realizzeranno i lavori per la costruzione di due nuovi tunnel metropolitani che passeranno al di sotto del famoso porto di Sydney come parte del Sydney Metro, il più grande progetto di trasporto pubblico australiano.

La joint venture è stata selezionata dal NSW Government e gli è stato affidato il progetto del valore di 2,81 miliardi di dollari.

“Siamo consapevoli dell’importanza del progetto e metteremo a disposizione la nostra esperienza e la nostra volontà di rendere il progetto un riferimento di design e di costruzione sostenibili”, ha dichiarato Lech Garwacki, direttore manageriale di Ghella.

Suez-Panama, è guerra di sconti per le alliance / FOCUS

Genova - Da ottobre l'Authority dell'istmo favorirà chi attraversa le sue chiuse sia all'andata sia al ritorno.



Genova - I canali di Panama e di Suez si affrontano a colpi di incentivi a favore dei loro clienti. Le misure messe in campo dall'Authority che gestisce l'infrastruttura egiziana hanno cominciato a dare i loro frutti, dopo un calo del traffico che è durato per buona parte del 2016 e i primi mesi del 2017. In marzo le navi transitate sono aumentate del 4,8 per cento, mentre in aprile l'aumento è stato del 4 per cento. **Quasi in risposta a questi risultati, l'Autoridad del canale di Panama ha annunciato che dal prossimo primo ottobre entreranno in vigore sconti per incentivare le compagnie portacontainer che useranno il canale nei due sensi.**

[Acquista una copia digitale dell'Avvisatore Marittimo per continuare la lettura](#)

Porti: Israele, crescita e progetti, con uno sguardo alla Via della Seta

Studio Srm su settore portuale: nel 2016 +6% traffico merci



(ANSAmEd) Napoli, 23 giu - Israele registra una crescita media annua del 4% nelle merci che transitano per i suoi porti, investimenti da quattro miliardi di dollari per la costruzione di nuovi terminal container, un forte protagonismo sia per i collegamenti marittimi che terrestri nella strategia cinese "One Belt One Road". Sono queste le principali linee che emergono dall'analisi di Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, del gruppo Intesa San Paolo) che ha dedicato al Paese un focus nel suo rapporto annuale sull'economia marittima. Israele è totalmente dipendente dai traffici marittimi visto che il 99% del volume del suo import-export passa per il mare e che il commercio estero rappresenta il 63% del Pil. Il trasporto marittimo nel Paese vale 157 miliardi di dollari l'anno. Una svolta nell'efficienza dei trasporti marittimi si è avuta, sottolineano gli analisti, dal 2005, quando il Paese ha avviato un programma di riforma portuale per incoraggiare il libero mercato. Il programma ha dato un'ulteriore spinta alla crescita del traffico merci nel Paese che nel 2016 ha raggiunto i 57 milioni di tonnellate (+6% rispetto all'anno precedente). In grande sviluppo i principali porti a partire da Haifa, il principale scalo, che movimentata 28 milioni di tonnellate di merci l'anno, il 51% del totale del Paese, seguito da Ashdod a quota 24 milioni di tonnellate: nel 2016 Ashdod ha registrato una crescita del 10,3%, mentre Haifa del 4,2%. Su container, i due principali scali israeliani movimentano attualmente 2,7 milioni di Teu l'anno e puntano a raggiungere quota 3,5 milioni entro il 2021, quando saranno finiti i lavori di potenziamento che li porteranno a ospitare navi fino a 18-19.000 teus. I due nuovi terminal container in costruzione, l'Haifa Bayport e il South Terminal di Ashdod, i cui lavori dovrebbero finire per il 2021, porteranno la capacità di Israele a 7 milioni di Teus. L'analisi di Srm sottolinea anche come Israele stia investendo nelle infrastrutture logistiche interne di supporto ai porti, con la costruzione di due nuove linee ferroviarie che collegheranno Haifa con i centri industriali e agricoli in Israele centrale e meridionale, mentre è in progettazione un collegamento ferroviario tra Tel Aviv ed Eilat sul Mar Rosso. Ed in grande sviluppo è anche il porto di Eilat, il gateway israeliano verso il Far East, una parte del mondo a cui Israele guarda con interesse per il progetto cinese delle "Vie della seta". L'analisi sottolinea come i porti israeliani possono essere centrali nei collegamenti tra l'Asia e il Mediterraneo, ma anche i collegamenti terrestri sono coinvolti come dimostra il protocollo che Cina e Israele hanno firmato nel 2014 per una ferrovia ad Alta Velocità di 300 chilometri tra il porto di Eilat sul Mar Rosso e il porto di Ashdod sul Mediterraneo. (ANSAmEd).

A Genova una settimana dedicata a blue economy

GENOVA - Torna la Genoa Shipping week, una settimana dedicata all'economia e alla cultura del mare, tra convegni e fe-

ste private, che dal 26 Giugno al primo Luglio vedrà presenti dalle tremila alle cinquemila persone, facendo di Genova una vera capitale della blue economy.

Per Alberto Banchemo, presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi che con Clickutility team or-

ganizza l'evento, arrivato alla terza edizione, si tratta di «una settimana che porta un indotto importante per la città, con circa
(continua in ultima pagina)

A Genova una settimana

sei milioni di euro, riferito al comparto alberghiero, della ristorazione, dei trasporti, dai taxi all'aeroporto. Non arriveranno solo italiani, ma anche esteri, circa il 30%. Si tratta di uno degli eventi più importanti della città e a livello nazionale nel comparto shipping non ha competitors».

La settimana si aprirà con convegni dedicati alla sicurezza, al monitoraggio delle emissioni delle navi, ai combustibili rinnovabili, alla

logistica e alle innovazioni tecnologiche e terminerà con la quattordicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents dinner, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi per cui sono attesi più di tremila ospiti in rappresentanza di oltre 50 Paesi, dalla Germania e Olanda fino alla Cina. Per una settimana ci saranno incontri d'affari con gli ospiti internazionali, invitati dalle aziende, oltre agli eventi di approfondimento

sulle tematiche dei mercati, delle navi e dei porti.

«È l'occasione per il porto di Genova di affermare una centralità. Il principale porto italiano che fa una settimana di discussione coinvolgendo anche molti esponenti della portualità italiana e internazionale è un momento di marketing e approfondimento del futuro della portualità» sottolinea il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar ligure occidentale Paolo E-

milio Signorini. Oltre ai forum, sono previste anche occasioni culturali per aprire il porto alla città, dalle visite alla Capitancia di porto alle aziende.

«Sarà un evento importante anche per iniziare a tessere alleanze e proporre nuovi progetti, verranno ratificati accordi con Lombardia e Piemonte su nuovi sviluppi infrastrutturali e logistici per la nostra portualità» sottolinea infine l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Edoardo Rixi.

Il programma di Genoa Shipping Week 2017



Sicurezza, monitoraggio, combustibili rinnovabili, logistica, innovazioni tecnologiche e governance dei porti sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la III edizione della Genoa Shipping Week (GSW), la settimana dedicata all'economia e alla cultura del mare, organizzata da Assagenti e ClickutilityTeam, che dal 26 giugno al 1 luglio coinvolgerà Genova e terminerà con la 14^a edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi. Palazzo San Giorgio e Palazzo Ambrogio Di Negro ospiteranno conferenze e incontri aperti agli operatori del cluster marittimo e non, tra cui si segnala la 9^a edizione di PORT&SHIPPINGTECH, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica, main conference della settimana. La GSW, oltre ai momenti di networking e approfondimento, offrirà iniziative culturali e divulgative aperte alla cittadinanza. Istituzioni ospiti di questa edizione saranno la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Lunedì 26 giugno, in occasione della GSW, arriverà la Nave Alpino la quinta Unità FREMM della Marina Militare una delle più moderne unità navali della Marina. L'Unità rimarrà tutta la settimana a Genova presso il Ponte dei Mille - Stazione Marittima e sarà visitabile.

Martedì 27 al via con IL PORTO SI APRE ALLA CITTA', tre eccellenze - Capitaneria di Porto di Genova, l'officina genovese di Wärtsilä, main sponsor della GSW, e ABB Turbocharging – apriranno le proprie strutture per delle visite guidate, previa iscrizione, organizzate in collaborazione con Talent Tour. Il 27 sarà anche la giornata dedicata ai festeggiamenti per i 50 anni di C.I.S.Co. con una conferenza sulla digitalizzazione dei container e l'inaugurazione della mostra celebrativa alla Camera di Commercio di Genova. Al pomeriggio Palazzo San Giorgio ospiterà il convegno organizzato dal Collegio Nazionale Capitani L.C.&M. dedicato alla disciplina normativa sulla sicurezza della navigazione marittima e la giornata si concluderà con una tavola rotonda, "IL MONDO DELLO SHIPPING SULL'ONDA DELLA BREXIT" organizzata da The International Propeller Club Port of Genoa presso l'Hotel Savoia.

Mercoledì 28 Palazzo San Giorgio ospiterà l'open session della MED SECURITY SUMMIT, Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima, dedicata al tema della sicurezza dei Porti e dei Terminal con un focus sulla geopolitica in collaborazione con The Propeller Club, Port of Genoa. In concomitanza si svolgerà il I° FORUM NAZIONALE SUI "FUMI" DELLE NAVI organizzato dalla Capitaneria di Porto di Genova e A.R.P.A.L. Liguria, incentrato sul monitoraggio delle emissioni a fumaiolo e sulle problematiche e prospettive future. Nel pomeriggio il convegno dedicato alla SAFETY in collaborazione con DICCA, DITEN, ATENA E CONISMA aprirà la 9^a edizione di PORT&SHIPPINGTECH, main conference della GSW, a ingresso libero previa registrazione. Due le visite guidate aperte alla cittadinanza che coinvolgeranno Palazzo Nicolò Lomellini - Lauro il Galata Museo del Mare. Alle 19.00 a bordo dell'Alpino si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il concorso fotografico ideato dal Gruppo Giovani Riuniti in collaborazione con IgersGenova e GNV per celebrare il porto commerciale di Genova, cui hanno partecipato oltre 600 foto.

- segue

Giovedì 29, nell'ambito di P&ST, prenderà il via il GREEN SHIPPING SUMMIT dedicato alle innovazioni tecnologiche e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale del trasporto marittimo. DUE le sessioni che coinvolgeranno rispettivamente Confitarma e Assoporti e che analizzeranno l'entrata in vigore del regolamento MRV per il monitoraggio, la verifica e rendicontazione delle emissioni di CO2 del trasporto marittimo e, a seguire, la rigenerazione dei waterfront portuali con una particolare attenzione ai progetti pilota delle neonate Autorità di sistema portuale. Novità di quest'anno, TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO la sessione che analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul cloud platform e l'internet of things. Sempre il 29, si svolgeranno il convegno INFRASTRUCTURE & FINANCE dedicato al ruolo degli investitori per lo sviluppo competitivo dei porti italiani; il seminario SAFETY OF LIFE AT SEA NEL CANALE DI SICILIA sulle operazioni di salvataggio di Guardia Costiera e Marina Mercantile organizzato dal Gruppo Giovani Federagenti – Gruppo Giovani Confitarma e YoungShip e il seminario “Un anno di VGM” a cura di Spediporto.

Venerdì 30 proseguirà a Palazzo San Giorgio con le sessioni di GREEN SHIPPING affrontando il tema della riduzione del limite del tenore di zolfo a 0,5% nei combustibili per uso marittimo e con SMART PORT&LOGISTICS, la tradizionale sessione dedicata al potenziamento dei corridoi logistici, quest'anno dedicata al rilancio del sistema logistico del Nord Ovest in collaborazione con la Cabina di Regia delle regioni Liguria, Lombardia e Piemonte. La Fondazione Garrone accoglierà invece MOBILE OFFSHORE UNITS PROPERTY RISK AND LIABILITY: INSURANCE AND MORE, il seminario in lingua inglese dedicato al tema delle infrastrutture offshore organizzato dallo Studio Legale Garbarino Vergani. Alla sera la Fiera di Genova e il padiglione Jean Nouvel ospiteranno la 14^a edizione del SHIPBROKERS AND SHIPAGETS DINNER cui parteciperanno oltre 3.000 ospiti provenienti da 50 paesi e da 1100 aziende del comparto marittimo e della logistica mondiali. In questa occasione ASSAGENTI lancerà il progetto We go green. 25 alberi, tra lecci e ippocastani, saranno esposti durante la cena e donati alla città da 25 aziende associate che hanno aderito al progetto. Le piante saranno successivamente messe a dimora da Aster, azienda servizi territoriali di Genova, nelle ville storiche Doria a Pegli, Rossi a Sestri Ponente e Duchessa di Galliera a Voltri, e nei viali di circonvallazione a monte e Villa Croce nel quartiere di Carignano. La II edizione della GSW si concluderà sabato 1 luglio con la corsa podistica Genoa Shipping Run, organizzata dall'Associazione International Shipping Runners, cui parteciperà anche la genovese Emanuela Quaglia, campionessa europea di Maratona nel 2014.

ESPRESSIONI ED ESPOSIZIONI | EVENTI IN CITTA' 50° C.I.S.Co. ANNIVERSARY EXHIBIT A container Story - 26 giugno - 30 giugno, Salone del Consiglio Camera di Commercio di Genova - Via Garibaldi, 4, Genova. Orari: 9:00 - 13:00 / 14:00 - 17:00. Organizzato da C.I.S.Co. Mostra gratuita aperta al pubblico. **IL PORTO SI APRE ALLA CITTA':** Open Day Aziende del cluster marittimo. Martedì 27 giugno ore 10:00 - 12:00 Capitaneria di Porto - Guardia Costiera - Via Magazzini Generali, Genova; ore 14:30 - 18:30 Wärtsilä - Officine e ABB Turbocharging - Service Station - Via Molo Giano, Genova. Visita tecnica organizzato da Clickutility Team in collaborazione con TalenTour. Partecipazione previa registrazione compilando il form entro il 22 giugno.

- segue

VISITE A BORDO DELLA FREGATA ALPINO–Stazione Marittima Genova – Ponte dei Mille, lato Levante. Martedì 27 giugno - dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15:00 alle 19:00; Mercoledì 28 giugno dalle 10:00 alle 13:00; venerdì 30 giugno - dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15:00 alle 19:00. Per accedere alla Nave presentarsi al varco della Stazione Marittima (Ponte dei Mille) negli orari prestabiliti dove sarete accolti dal personale della Marina Militare. Organizzato da: Marina Militare **VISITE GUIDATE – 28 GIUGNO** ORE 18:00 Palazzo Nicolò Lomellini – Palazzo Lauro - Piazza della Nunziata, 5, Genova. La visita di circa 30 minuti sarà realizzata dall'architetto Stefano Libanati, curatore del restauro. Evento aperto al pubblico e organizzato da Planetaria Hotels. **ORE 18:00 - 19:30** - Galata Museo del Mare - Calata de Mar, 1, Genova. Evento aperto al pubblico in collaborazione con l'Associazione Promotori Musei del Mare onlus.

Genova, lo shipping non diserta il primo dinner estivo

Genova - Ospiti di Assagenti tremila invitati provenienti da 46 Paesi.



Genova - «Questo sarà un dinner un po' diverso dagli altri», spiega Aldo Negri, presidente del Gruppo giovani di Assagenti, organizzatore e ospite delle manifestazioni, legate alla Genoa shipping week che si svolgerà a partire dal 26 giugno prossimo e che **si concluderà con il tradizionale shipagents and shibrokers dinner del 30 giugno**.

Un evento in grado di attirare ogni due anni a Genova circa tremila professionisti del mare provenienti da tutto il mondo. Fino al 2015 la cena si è svolta in autunno, ma quest'anno, causa spostamenti nella data del Salone Nautico, è stato anticipato al 30 giugno. Si temevano ripercussioni per l'organizzazione, ma tutto sta filando liscio. «In realtà gli sponsor hanno risposto in maniera notevole e tante aziende hanno voluto essere presenti anche all'ultimo momento. **Questo è un segnale positivo in un momento difficile per lo shipping**. Tutti soffrono, anche i broker, ma in particolare le agenzie marittime. Al momento di decidere abbiamo avuto qualche dubbio, ma alla fine abbiamo capito che il dinner va fatto. Si sono prenotate circa tremila persone, in linea con la media delle ultime edizioni. Provengono da 46 paesi e rappresentano circa 1.100 aziende del comparto marittimo mondiale». **Di queste, 68 sono quelle aderenti a Assagenti. Gli sponsor sono 70.**

Nonostante il periodo infelice per lo shipping, già colpito lo scorso anno dal fallimento di Hanjin e oggi alle prese con riduzioni di personale che colpiscono anche Genova, per la fusioni di giganti dello shipping come China Shipping-Cosco e Hapag Lloyd-Uasc, le aspettative sono buone. «Nonostante le difficoltà, il dinner avrà uno spirito di compattezza e di solidarietà. **Ci ritroviamo unità per capire come guardare avanti**».

- segue

La cena di gala è uno degli eventi che portano Genova alla ribalta dello shipping internazionale, valorizzando le molte competenze presenti nella città. Uno dei momenti più importanti sono gli incontri privati, per cui vengono riservati decine di salottini distribuiti su 6 mila metri quadrati. Finora la mappa dei salottini è stata diffusa soltanto all'ultimo momento, ma quest'anno la presenza di numerosi sponsor ha fatto sì che la mappa venisse resa pubblica con un certo anticipo. «Anche questo - spiega Negri - è un segnale. Questo appuntamento sta mutando di edizione in edizione. **Non diventerà un evento fieristico, ma il fatto di aprire agli sponsor mostra come sia cambiato nel tempo**».

Un'altra caratteristica del dinner 2017 è che si tratta della prima edizione che si tiene da quando è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno occidentale, che riunisce i porti di Genova e Savona. E' una unificazione istituzionale che avrà effetti anche sulle associazioni di categoria. **Gli agenti marittimi dei due porti stanno portando avanti il dialogo per arrivare a un soggetto unico**. Il percorso è ancora al principio e quest'anno il dinner è stato organizzato soltanto da Assagenti di Genova, ma in futuro la responsabilità potrebbe essere unificata.

C'è poi tutto il contorno, in quanto da qualche anno il dinner è un evento della Genoa shipping week. Questa a sua volta è nata dall'unione fra l'evento di Assagenti e il forum Port and shipping tech promosso da Clickutility. «Noi - ricorda Negri - siamo coinvolti sia nell'organizzazione del dinner, sia in quella della genoa shipping week. Questo ci ha avvicinato sempre più alle istituzioni locali. **E' un obiettivo che ci sta a cuore perché abbiamo sempre voluto avvicinare porto e città, che non sempre vanno d'accordo. La città si sta rendendo conto di quanto il porto sia il cuore pulsante della sua economia**». Come segno di questo legame, Assagenti donerà alla città 25 alberi (lecci e ippocastani) che decoreranno il padiglione Jean Nouvel e che al termine della settimana di eventi verranno distribuiti nei principali parchi cittadini, da Voltri a Pegli, Sestri e Carignano. Negri conclude sottolineando anche la presenza, per la prima volta a Genova, di una nave della Marina militare in occasione della shipping week.