

# INDICE



## Dai Porti:

### Trieste:

- "...Serracchioani, varo 30 novembre, MSC..." (Ferpress, Ansa)
- "...Ricerca e formazione..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Dall'interporto Padova primi treni per Cina..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Invitali scommette sul porto..." (L'Avvisatore Marittimo)
- "...diventa porto franco..." (Italia Oggi, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Ferpress, Messaggero Marittimo, Gazzettino Venezia Mestre)

### Venezia:

- "...da Ue 3.25 mln per due progettrti Cef..." (ansa, Informare, Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph, Ferpress)

### Genova:

#### Genova:

- "...Lng, quasi pronte le navi verdi..." (L'Avvisatore Marittimo)
- "...Genova-Nord Africa..." (L'Avvisatore Marittimo)

### Savona:

- "...Invitali scommette sul porto..." (L'Avvisatore Marittimo)
- "...Il Console: " I nostri valori non si discutono"..." (La Repubblica Ge)
- "...Futuro incerto, l'ufficio temporaneo..." (Il Secolo XIX)

### Livorno:

- "...In arrivo l'accordo per portare i ro-ro..." (Corriere Marittimo)
- "...Maxi Darsena..." (Il Tirreno)
- "...Comitato: dubbi di legittimità..." (La Nazione Li)

### Napoli:

- "...Porto Aperto..." (The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime)
- "...Rilancio dei traffici..." (L'Avvisatore Marittimo)
- "...Serve coesione tra Napoli e Salerno..." (L'Avvisatore Marittimo)
- "...Convegno: la portualità in Campania..." (Denaro.it, Corriere del Mezzogiorno, )

### Gioia Tauro:

- "...Il Presidente..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)
- "...chiusura positiva del bilancio..." (Ferpress, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, Ansa)

### Messina:

- "...Piani Regolatore del Porto congelato..." (Gazzetta del Sud)
- "...Tempi sulle nuove banchine..." (Gazzetta del Sud)

### Catania:

- "...Galizia nel comitato di gestione..." (Giornale di Sicilia, Fepress)

### Trapani:

- "...Domiciliari a Fazio..." (Giornale di Sicilia)

# INDICE

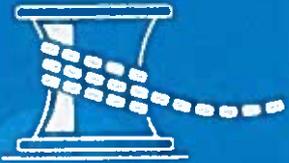
---



**Assoporti**

Associazione Porti Italiani

Data 28/6/2016



**ASSOPORTI**

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

**Rassegna stampa**

## **Notizie da altri porti italiani ed esteri**

### **Focus:**

- **Genoa Shipping Week**  
(La Gazzetta MARittima, Il secolo XIX)

## **Altre notizie di Shipping e Logistica**

### **Il Messaggero Marittimo**

### **Informare**

## Msc Crociere Seaside: Serracchiani, varo 30 novembre grande evento per Trieste

(FERPRESS) – Trieste 27 GIU – I festeggiamenti per il varo della nuova nave di Msc Crociere, la Seaside, previsto per il 30 novembre a Trieste, sono stati al centro dell'incontro tra la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, il direttore delle relazioni istituzionali del gruppo Msc, Luigi Merlo, e l'assessore al Turismo del Comune di Trieste, Maurizio Bucci.

La Msc Seaside, al momento nella fase di allestimento finale nei bacini monfalconesi di Fincantieri, è la più grande nave da crociera realizzata in Italia e avrà come madrina Sophia Loren durante un evento che punta al coinvolgimento della città, per l'organizzazione del quale Serracchiani ha ribadito la piena disponibilità della Regione a collaborare con le altre istituzioni ed enti locali.

Numerose le ipotesi valutate nel corso dell'incontro, in particolare per le iniziative collaterali che saranno ora esaminate con maggiore attenzione, soprattutto in considerazione del fattore climatico, tra cui quella del Comune di Trieste di anticipare l'allestimento natalizio di piazza dell'Unità d'Italia.

Totale collaborazione è stata annunciata anche da parte di D'Agostino che ha rimarcato la sinergia creatasi tra gli enti in vista dell'evento programmato da Msc Crociere. Un dialogo tra istituzioni impostato sulla massima collaborazione che è stato apprezzato anche da Merlo, il quale ha ribadito l'importanza di Trieste e del suo porto per il gruppo Msc.

## Crociere: Msc Seaside, festeggiamenti per il varo il 30/11 a Trieste

TRIESTE (ANSA) - TRIESTE, 27 GIU - La nuova nave di Msc Crociere, la Seaside, verrà festeggiata dopo il varo il 30 novembre a Trieste. Il tema è stato al centro di un incontro tra la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, il direttore delle relazioni istituzionali del gruppo Msc, Luigi Merlo, e l'assessore al Turismo del Comune, Maurizio Bucci. La Msc Seaside, al momento nella fase di allestimento finale alla Fincantieri di Monfalcone, è la più grande nave da crociera realizzata in Italia e avrà come madrina Sophia Loren. Numerose le ipotesi valutate nel corso dell'incontro, in particolare per le iniziative collaterali che saranno esaminate con attenzione. Collaborazione è stata annunciata da parte di D'Agostino che ha rimarcato la sinergia creatasi tra gli enti in vista dell'evento. Merlo ha ribadito l'importanza di Trieste e del suo porto per il gruppo Msc. (ANSA).

## Ricerca e formazione i piani di Trieste

**Nove progetti di partnership già avviati e altri cinque in corso di valutazione**

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 - dice una nota - 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 (SI/PAIR, TalkNET), dallo studio per ottimizzare il trasporto ferroviario (AlpInnoCT, ISTEN) a quello per rendere più



**Zeno D'Agostino**

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 ed 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".

## Dall'Interporto Padova primi treni per la Cina

Transit-time di soli 16 giorni e costi la metà del trasporto aereo - Collegate anche Corea del Sud e Giappone

PADOVA - Le relazioni economiche tra la Cina e l'Europa, Italia compresa saranno sempre più importanti nei prossimi anni, anche alla luce della possibile variazione degli equilibri commerciali dopo le annunciate politiche protezionistiche degli Stati Uniti.

I collegamenti con la Cina, fino ad oggi sostanzialmente affidati ai collegamenti marittimi, trovano oggi una valida alternativa in servizi ferroviari ormai consolidati e totalmente affidabili in termini di sicurezza e tempi di resa.

FELB, il principale operatore su questa rotta che sfrutta la mitica ferrovia transiberiana, ha presentato all'Interporto di Padova il proprio network di servizi ferroviari da e per l'Asia, rete che si estende anche in Italia.

L'evento è stato organizzato in collaborazione con Interporto Padova e Green Logistics Expo, il primo salone internazionale della logistica

sostenibile che si svolgerà a Padova dal 7 al 9 marzo del prossimo anno. Hanno partecipato una novantina di imprese tra spedizionieri, operatori logistici e aziende manifatturiere.

Sono ormai 10 anni che FELB lavora per offrire collegamenti ferroviari con la Cina. Dal primo convoglio pilota del 2007 siamo arrivati oggi a 10 coppie alla settimana e la rete si è via via estesa a tutta l'Europa grazie anche all'apertura a Vienna di CFI Logistic Company che opera come forwarder. Oggi si affidano a FELB tramite gli spedizionieri e i logistici, le principali case automobilistiche europee e i grandi marchi dell'elettronica come BWW, Samsung, Volkswagen.

«Non è un caso che oggi ci sia la possibilità di affrontare un tema così attuale e affascinante come un collegamento ferroviario diretto con il mercato asiatico e cinese - ha commentato il presidente di Interporto Padova, Sergio Gelain - abbiamo grandi

potenzialità operative e tecnologiche con strutture adatte ad ogni tipologia di unità di carico e di merce. Entro pochi mesi saranno operative 4 gru a portale elettriche e nuovi binari lunghi 750 metri con nuovi gate automatizzati per i mezzi stradali. Avremo praticamente un raddoppio della capacità di movimentazione».

«Possiamo offrire questo servizio, che solo qualche anno fa sembrava pura fantascienza, anche grazie alla nostra casa madre, le Ferrovie Russe e a Transcontainer con cui abbiamo un ottimo rapporto di partnership - spiega Leonardo Vender, Head of Marketing di FELB - Le nostre relazioni mettono in connessione non solo la Cina (Shenyang, Changchun, Suzhou, Changsha e Chungqing) ma anche Corea del Sud e Giappone con l'Europa nei terminal di Varsavia, Amburgo e Duisburg dai quali si possono raggiungere altre destinazioni in tutti gli altri Paesi. Il transit time è di 14-15 giorni, che

diventa di 16 giorni per l'Italia. Sintetizzando possiamo dire che i nostri vantaggi con questo transit time sono il costo, circa la metà rispetto al cargo aereo, e il tempo anche qui circa la metà rispetto al via mare. Aggiungeremo anche la stabilità dei noli guardando al marittimo».

«Abbiamo riscontrato un incredibile interesse in Italia per questi collegamenti negli ultimi 6 mesi - puntualizza Nicola Chivasin, sales manager di FELB a Milano - fino ad oggi le nostre relazioni avevano come terminal italiano Milano. Posso però anticipare che entro due o tre mesi lanceremo una coppia di treni da Interporto Padova a Brest/Malaszewicz in Polonia, da dove si potranno raggiungere tutte le destinazioni in Cina oltre a Corea del Sud e Giappone. Questo link è molto importante perché permette di accedere alla nostra rete globale di collegamenti con il Far East rete che nei prossimi mesi si allargherà ad altre destinazioni importanti, ad esempio Hong Kong».

**Trieste**

## **INVITALIA SCOMMETTE SUL PORTO VECCHIO**

**TRIESTE.** «Il Porto vecchio di Trieste è al centro dell'interesse di investitori austriaci, tedeschi e russi e siamo pronti a condividere e rilanciare una serie di interventi pubblici per lo scalo-crocevia del corridoio baltico-adriatico». Lo ha affermato lunedì scorso Domenico Arcuri, amministratore delegato di Invitalia, che ha incontrato il sindaco della città giuliana, Roberto Diplazza, presso le strutture dell'area portuale da recuperare e valorizzare. Si tratta di un superficie di oltre 260 mila metri quadri realizzata durante il Regno austro-ungarico tra la fine dell'800 e l'inizio del '900. L'obiettivo adesso è quello di rilanciare l'intera area con una serie di investimenti.

# Trieste diventa un porto franco

*Firmato il provvedimento attuativo, dopo 70 anni di attesa. Riconosciuto uno status unico in Europa. Del Rio: extraterritorialità doganale e competitività*

Trieste, dopo 70 anni, diventa porto franco. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio ha firmato ieri il decreto istitutivo, davanti alla governatrice della regione Friuli Debora Serracchiani. Il decreto riconosce il particolare status del porto, che diventa un unicum nell'ordinamento italiano e comunitario. L'avvenimento era atteso fin dal trattato internazionale di pace del 1947.

*Domani a pag. 34*

## Trieste diventa porto franco, Delrio firma il decreto attuativo

Trieste, dopo 70 anni diventa porto franco. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio ha firmato ieri il decreto istitutivo del porto franco internazionale di Trieste, davanti alla governatrice della regione Friuli Debora Serracchiani e il presidente dell'autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino. Il decreto riconosce il particolare status del porto, che diventa un unicum nell'ordinamento italiano e comunitario. L'avvenimento era atteso fin dal trattato internazionale di pace del 1947, passando per il memorandum di Londra del 1954 fino ad arrivare alla legge sulla portualità del 1984. Tra i contenuti più importanti del provvedimento, l'attribuzione del potere di modificare l'area dei punti franchi del mare Adriatico orientale. "Questo riconoscimento rientra nella nostra visione del sistema portuale italiano come unico" ha dichiarato Delrio. "L'Italia deve porsi sempre più come porta del

Sud e dell'Est Europa. In questo senso Trieste rafforza l'intero sistema, non a scapito degli altri, ma attraendo più traffici. Si rafforza la vocazione europea dell'Italia che intende essere protagonista del sistema logistico e portuale mondiale. Essere l'unico porto franco in Europa significa per Trieste più facilità di accesso delle merci, extra territorialità doganale e quindi più competitività. Con questo decreto si rafforza il paese» ha concluso il ministro. Verranno affidati nuovi poteri al presidente dell'autorità di sistema portuale. L'autorità avrà il potere di autorizzare le varie attività di manipolazione e di lavorazione industriale delle merci effettuate nei punti franchi, fornendo l'assistenza tecnica necessaria agli investitori interessati. Potrà inoltre ristabilire e riorganizzare le aree del porto franco per dare una risposta più efficace alle esigenze relative al commercio internazionale, attraverso la definizione di specifiche aree da destinare alle attività industriali,

quali stoccaggio, manipolazione, trasformazione, lavorazione. Inoltre, potranno essere individuate aree in cui concentrare le attività del settore logistico destinate al passaggio della merce. Novità anche per quanto riguarda lo sviluppo ferroviario, in quanto l'autorità avrà il compito di potenziare i vari collegamenti ferroviari e controllare il rispetto delle regole di utilizzazione delle infrastrutture necessarie. Infine, sempre in capo all'autorità la promozione internazionale e la gestione delle attività di formazione del personale. «È stato un iter complesso» ha commentato il presidente dell'autorità D'Agostino. «Ma oggi finalmente viene dato all'Autorità il potere di gestione del Porto franco. Ciò significa che abbiamo una capacità di organizzazione e attrazione spaventosa. Durante la recente missione in Cina abbiamo visto brillare gli occhi degli interlocutori quando si sentivano dire che siamo l'unico vero Punto franco esistente in Europa, in cui si può fare anche manifattura industriale».

## Trieste diventa porto franco, Delrio firma il decreto attuativo

Trieste, dopo 70 anni diventa porto franco. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio ha firmato ieri il decreto istitutivo del porto franco internazionale di Trieste, davanti alla governatrice della regione Friuli Debora Serracchiani e il presidente dell' autorità di sistema portuale dell' Adriatico orientale, Zeno D' Agostino. Il decreto riconosce il particolare status del porto, che diventa un unicum nell' ordinamento italiano e comunitario.

L' avvenimento era atteso fin dal trattato internazionale di pace del 1947, passando per il memorandum di Londra del 1954 fino ad arrivare alla legge sulla portualità del 1984. Tra i contenuti più importanti del provvedimento, l' attribuzione del potere di modificare l' area dei punti franchi del mare Adriatico orientale.

"Questo riconoscimento rientra nella nostra visione del sistema portuale italiano come unico" ha dichiarato Delrio. "L' Italia deve porsi sempre più come porta del Sud e dell' Est Europa. In questo senso Trieste rafforza l' intero sistema, non a scapito degli altri, ma attraendo più traffici. Si rafforza la vocazione europea dell' Italia che intende essere protagonista del sistema logistico e portuale mondiale. Essere l' unico porto franco in Europa significa per Trieste più facilità di accesso delle merci, extra territorialità doganale e quindi più competitività. Con questo decreto si rafforza il paese» ha concluso il ministro.

Verranno affidati nuovi poteri al presidente dell' autorità di sistema portuale. L' autorità avrà il potere di autorizzare le varie attività di manipolazione e di lavorazione industriale delle merci effettuate nei punti franchi, fornendo l' assistenza tecnica necessaria agli investitori interessati. Potrà inoltre ristabilire e riorganizzare le aree del porto franco per dare una risposta più efficace alle esigenze relative al commercio internazionale, attraverso la definizione di specifiche aree da destinare alle attività industriali, quali stoccaggio, manipolazione, trasformazione, lavorazione. Inoltre, potranno essere individuate aree in cui concentrare le attività del settore logistico destinate al passaggio della merce. Novità anche per quanto riguarda lo sviluppo ferroviario, in quanto l' autorità avrà il compito di potenziare i vari collegamenti ferroviari e controllare il rispetto delle regole di utilizzazione delle infrastrutture necessarie.

Infine, sempre in capo all' autorità la promozione internazionale e la gestione delle attività di formazione del personale. «È stato un iter complesso" ha commentato il presidente dell' autorità D' Agostino.

"Ma oggi finalmente viene dato all' Autorità il potere di gestione del Porto franco. Ciò significa che abbiamo una capacità di organizzazione e attrazione spaventosa.

Durante la recente missione in Cina abbiamo visto brillare gli occhi degli interlocutori quando si sentivano dire che siamo l' unico vero Punto franco esistente in Europa, in cui si può fare anche manifattura industriale».

Michele Damiani.

IMPOSTE E TASSE

# Trieste, Delrio firma il decreto attuativo per il Porto Franco

Trieste - Trieste è porto franco dall'immediato secondo dopoguerra, ma mancava da allora un decreto attuativo.

Trieste - **«Abbiamo finalmente il decreto attuativo per il Porto Franco internazionale di Trieste, firmato dal ministero delle Infrastrutture e quello di Economia e finanze»**. Lo ha annunciato stamani la presidente del Friuli Venezia Giulia, **Debora Serracchiani**, durante una conferenza stampa congiunta con il ministro **Graziano Delrio** e il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, **Zeno D'Agostino**.

**«È stato un iter complesso** - ha commentato D'Agostino - **ma oggi finalmente viene dato all'Autorità il potere di gestione del Porto franco. Ciò significa che abbiamo una capacità di organizzazione e attrazione spaventosa. Durante la recente missione in Cina abbiamo visto brillare gli occhi degli interlocutori quando si sentivano dire che siamo l'unico vero Punto franco esistente in Europa, in cui si può fare anche manifattura industriale»**. Trieste è Porto franco dall'immediato secondo dopoguerra, ma mancava da allora un decreto attuativo.

## Rivoluzione Trieste, l'Adsp gestisce i punti franchi

Il porto di Trieste da oggi ha un regolamento che spiega nero su bianco come gestire i suoi diversi punti franchi. Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio (foto a sinistra), ha firmato martedì a Trieste, nella sede della Regione Friuli Venezia Giulia, il decreto attuativo sui punti franchi, alla presenza della presidente Debora Serracchiani (al centro) e del presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino (a destra).

L'elemento chiave della nuova norma, prevista dal decreto legislativo del 4 agosto 2016 (concretizzatosi in Gazzetta [a settembre](#)) che ha creato le nuove Autorità di sistema portuale, è l'individuazione dell'Adsp quale soggetto deputato alla gestione dei punti franchi. Questo le permette di avere la libertà di intervenire direttamente non solo sull'organizzazione delle aree ma anche sulle loro dimensioni, rifacendosi all'allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947 (artt.18-20). Potrà autorizzare le attività di manipolazione e trasformazione industriale delle merci, fornendo assistenza tecnica agli investitori; individuare le aree per lo stoccaggio, la manipolazione, la trasformazione e al transito. L'Adsp ha anche la responsabilità della gestione ferroviaria. Infine non potevano mancare i compiti della promozione internazionale e della gestione della formazione, aspetto cruciale per attirare investimenti. È una novità sostanziale nel panorama marittimo italiano, nel solco di un approccio politico che vede sposare la volontà di centralizzazione del governo con quella di gestione pubblica da sempre professata da Zeno D'Agostino.

**I riferimenti legislativi**A differenza delle proposte passate, il decreto riconosce in modo organico l'attuale vigenza della normativa internazionale che caratterizza i punti franchi triestini, evidenziando il rispetto da parte dell'Italia del legislatore internazionale. Vi sono infatti richiami all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del governo del 1955 e del 1959. Elementi che testimoniano una forte spinta governativa sullo scalo giuliano, probabilmente maggiore che in qualunque altro porto italiano attualmente.

**Il commento**«Una data epocale» secondo D'Agostino, «perché in meno di un anno abbiamo reso operativo uno strumento che per 23 anni nessuno ha avuto la forza, ma soprattutto la voglia, di portare a compimento. Convegni, proclami e strumentalizzazioni sull'argomento, ma nessun atto concreto. Solo grazie al lavoro sinergico svolto assieme alla presidente Serracchiani, all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e al governo, si è arrivati a una svolta definitiva sull'annosa questione del Porto Franco Internazionale di Trieste». «La mancanza di un testo normativo sull'argomento, previsto già dalla precedente legge di riforma sui porti (84/94) ma mai realizzato - continua D'Agostino - ha comportato che la gestione dei punti franchi si sostenesse fino ad oggi, grazie alla collaborazione tra le amministrazioni coinvolte nella gestione dello scalo. Naturalmente una situazione come questa non è riuscita a determinare l'effettivo sviluppo delle enormi potenzialità che questo regime comporta. Oggi si apre una nuova era per il porto e per Trieste». «Il Porto Franco ha quasi 300 anni - conclude D'Agostino - ma con questo decreto lo abbiamo riportato a nuova vita. Ora potremo dare certezze agli investitori internazionali e far diventare questo status una leva strategica da integrare con i poteri di pianificazione e i compiti di promozione propri dell'ente per un vero decollo del porto e del suo sistema logistico in ambito internazionale. Penso soprattutto agli sviluppi della Via della Seta, da oggi potremo giocare un ruolo finalmente decisivo: non saremo più solo un porto, ma un nodo chiave delle catene logistico industriali globali».

## Porto Trieste: emanato il decreto sulla gestione dei punti franchi. Oggi la firma di Delrio

(FERPRESS) – Trieste, 27 GIU – Punto di svolta per il porto di Trieste: lo scalo ha finalmente un decreto che consente di gestire con chiarezza i suoi punti franchi.

Il ministro dei Trasporti e delle infrastrutture Graziano Delrio ha firmato questa mattina a Trieste presso la sede della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia il decreto attuativo sui punti franchi, alla presenza della presidente Debora Serracchiani e del presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino.

“È una data epocale” – afferma D'Agostino – “perché in meno di un anno abbiamo reso operativo uno strumento che per 23 anni nessuno ha avuto la forza, ma soprattutto la voglia, di portare a compimento. Convegni, proclami e strumentalizzazioni sull'argomento, ma nessun atto concreto. Solo grazie al lavoro sinergico svolto assieme alla presidente della Regione Debora Serracchiani, all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e al Governo, si è arrivati a una svolta definitiva sull'annosa questione del Porto Franco Internazionale di Trieste.

La mancanza di un testo normativo sull'argomento, previsto già dalla precedente legge di riforma sui porti (L.84/94) ma mai realizzato, ha comportato che la gestione dei punti franchi si sostenesse fino ad oggi, grazie alla collaborazione tra le Amministrazioni coinvolte nella gestione dello scalo. Naturalmente una situazione come questa non è riuscita a determinare l'effettivo sviluppo delle enormi potenzialità che questo regime comporta. Oggi si apre una nuova era per il porto e per Trieste.”

Con l'emanazione del nuovo decreto – previsto dal Decreto legislativo del 4 agosto 2016, che ha creato le nuove Autorità di Sistema Portuale – si semplifica la gestione dei punti franchi, rendendoli più efficienti e più funzionali alle sfide globali che in questa fase storica il porto di Trieste è chiamato a sostenere.

Dettaglio di rilievo è che, a differenza delle proposte passate, il presente decreto ha riconosciuto in modo organico l'attuale vigenza della normativa internazionale che caratterizza i punti franchi triestini, ma soprattutto ha evidenziato come l'Italia sia ancora impegnata nel rispetto della volontà del legislatore internazionale. Non a caso i richiami espliciti del decreto all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del Governo del 1955 e del 1959, testimoniano da parte governativa la vocazione internazionale dello scalo giuliano, come unicum nel panorama del nostro paese.

Tra i contenuti salienti del decreto, l'attribuzione all'AdSP del Mare Adriatico Orientale del potere di modificare l'area dei punti franchi. E' di certo la novità più importante, che attualizza i principi contenuti nell'Allegato VIII del Trattato di pace agli artt. 18-20: il nuovo decreto prevede che tale valutazione sia in capo al presidente del porto, quale soggetto istituzionalmente deputato alla gestione dei punti franchi. L'Autorità avrà anche il potere di autorizzare le attività di manipolazione e trasformazione industriale delle merci nei punti franchi, fornendo assistenza tecnica agli investitori. Potrà inoltre riorganizzare le aree del Porto Franco per rispondere alle molteplici esigenze del commercio internazionale, prevedendo l'individuazione di aree specifiche da destinare alle attività industriali quali stoccaggio, manipolazione, trasformazione, e di aree in cui concentrare le attività del settore logistico legate al transito della merce. Importante il riferimento allo sviluppo ferroviario con l'attribuzione all'Authority del compito di potenziare i collegamenti ferroviari e di vigilare sul rispetto delle regole di utilizzo delle infrastrutture. Infine non potevano mancare i compiti della promozione internazionale e della gestione della formazione, aspetti che rivestiranno un'importanza cruciale per il rilancio in chiave innovativa dei punti franchi triestini.

“Il Porto Franco ha quasi 300 anni” – conclude D'Agostino – “ma con questo decreto lo abbiamo riportato a nuova vita. Ora potremo dare certezze agli investitori internazionali e far diventare questo status una leva strategica da integrare con i poteri di pianificazione e i compiti di promozione propri dell'ente per un vero decollo del porto e del suo sistema logistico in ambito internazionale. Penso soprattutto agli sviluppi della Via della Seta, da oggi potremo giocare un ruolo finalmente decisivo: non saremo più solo un porto, ma un nodo chiave delle catene logistico industriali globali”.

## Svolta epocale per il porto di Trieste emanato decreto gestione punti franchi

TRIESTE - Punto di svolta per il porto di Trieste: lo scalo ha finalmente un decreto che consente di gestire con chiarezza i suoi punti franchi. Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio ha firmato ieri mattina a Trieste nella sede della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia il decreto attuativo sui punti franchi, alla presenza della presidente Debora Serracchiani e del presidente dell'AdSp del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino. «È una data epocale - ha detto D'Agostino - perché in meno di un anno abbiamo reso operativo uno strumento che per 23 anni nessuno ha avuto la forza, ma soprattutto la voglia, di portare a compimento. Convegni, proclami e strumentalizzazioni sull'argomento, ma nessun atto concreto. Solo grazie al lavoro sinergico svolto assieme alla presidente della Regione Debora Serracchiani, all'Agenzia delle Dogane e al Governo, si è arrivati a una svolta definitiva sull'annosa questione del Porto Franco Internazionale di Trieste». Il presidente dell'AdSp ha inoltre evidenziato che «la mancanza di un testo normativo sull'argomento, previsto già dalla precedente legge di riforma sui porti (L. 84/94) ma mai realizzato, ha comportato che la gestione dei punti franchi si sostenesse fino ad oggi, grazie alla collaborazione tra le Amministrazioni coinvolte nella gestione dello scalo. Naturalmente una situazione come questa non è riuscita a determinare l'effettivo sviluppo delle enormi potenzialità che questo regime comporta. Oggi si apre una nuova era per il porto e per Trieste». Con l'emanazione del nuovo decreto - previsto dal Decreto legislativo del 4 Agosto 2016, che ha creato le nuove Autorità di Sistema portuale - si semplifica la gestione dei punti franchi, rendendoli più efficienti e più funzionali alle sfide globali che in questa fase storica il porto di Trieste è chiamato a sostenere. Dettaglio di rilievo è che, a differenza delle proposte passate, il presente decreto ha riconosciuto in modo organico l'attuale vigenza della normativa internazionale che caratterizza i punti franchi triestini, ma soprattutto ha evidenziato come l'Italia sia ancora impegnata nel rispetto della volontà del legislatore internazionale. Non a caso i richiami espliciti del decreto all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del Governo del 1955 e del 1959, testimoniano da parte governativa la vocazione internazionale dello scalo giuliano, come unicum nel panorama del nostro Paese. Tra i contenuti salienti del decreto, l'attribuzione all'AdSp del Mare Adriatico orientale del potere di modificare l'area dei punti franchi. E' di certo la novità più importante, che attualizza i principi contenuti nell'Allegato VIII del Trattato di pace agli artt. 18-20: il nuovo decreto prevede che tale valutazione sia in capo al presidente del porto, quale soggetto istituzionalmente deputato alla gestione dei punti franchi. L'Autorità avrà anche il potere di autorizzare le attività di manipolazione e trasformazione industriale delle merci nei punti franchi, fornendo assistenza tecnica agli investitori. Potrà inoltre riorganizzare le aree del Porto Franco per rispondere alle molteplici esigenze del commercio internazionale, prevedendo l'individuazione di aree specifiche da destinare alle attività industriali quali stoccaggio, manipolazione, trasformazione, e di aree in cui concentrare le attività del settore logistico legate al transito della merce. Importante il riferimento allo sviluppo ferroviario con l'attribuzione all'Authority del compito di potenziare i collegamenti ferroviari e di vigilare sul rispetto delle regole di utilizzo delle infrastrutture. Infine non potevano mancare i compiti della promozione internazionale e della gestione della formazione, aspetti che rivestiranno un'importanza cruciale per il rilancio in chiave innovativa dei punti franchi triestini. «Il Porto Franco ha quasi 300 anni - ha concluso D'Agostino - ma con questo decreto lo abbiamo riportato a nuova vita. Ora potremo dare certezze agli investitori internazionali e far diventare questo status una leva strategica da integrare con i poteri di pianificazione e i compiti di promozione propri dell'ente per un vero decollo del porto e del suo sistema logistico in ambito internazionale. Penso soprattutto agli sviluppi della Via della Seta, da oggi potremo giocare un ruolo finalmente decisivo: non saremo più solo un porto, ma un nodo chiave delle catene logistico industriali globali». La presidente Debora Serracchiani, ha definito la firma del decreto «una svolta epocale che segna un momento storico per il porto di Trieste. la firma del decreto attuativo che norma il regime di punto franco internazionale dello scalo giuliano. Il che, in concreto, significa la possibilità di poter fare

## -segue

---

manifattura industriale, trasformazione delle merci e logistica in un sistema doganale unico in Europa. Lo sblocco di una situazione di stallo che attendeva una soluzione operativa da sessant'anni ».

E proprio il ministro Delrio ha voluto ribadire le formidabili opportunità che si aprono per il porto di Trieste e di conseguenza per tutto il territorio regionale: la garanzia di poter operare in uno spazio extradoganale, la capacità di sviluppare impresa e l'offerta sui mercati internazionali dell'unico porto franco in Europa.

«Una vocazione continentale, quella di Trieste, che - ha sottolineato il ministro - fa parte della storia della città e che in questo caso può diventare una forza trainante per l'intero Paese. Essere l'unico porto franco in Europa significa per Trieste più facilità di accesso delle merci, extra territorialità doganale, e quindi più competitività». «Questo riconoscimento - ha concluso - rientra nella nostra visione del sistema portuale italiano come unico. L'Italia deve porsi sempre più come porta del Sud e dell'Est Europa. In questo senso Trieste rafforza l'interno sistema, non a scapito degli altri, ma attraendo più traffici. Si rafforza la vocazione europea dell'Italia che intende essere protagonista del sistema logistico e portuale mondiale». Serracchiani ha poi posto l'accento sulle prospettive occupazionali che il decreto di fatto favorisce: «Un porto che da due anni si sta già sviluppando con 250 posti in più e al quale adesso diamo un'ulteriore impennata che può tradursi in tanti posti di lavoro». Infine, il sindaco Roberto Dipiazza, intervenuto alla firma del decreto attuativo, ha parlato di «un momento veramente storico per la nostra città. Questo porterà veramente molto interesse, lavoro e sviluppo per Trieste. Oggi credo che siamo l'unico scalo d'Europa Porto Franco. Mi sono emozionato perché ho capito l'importanza della giornata. I triestini forse non si ricordano, ma il Porto Franco era fermo da 20-30 anni. Oggi il decreto attuativo lo sblocca, con grande opportunità di lavoro e crescita per la nostra città».

## FVG: Serracchiani, porto franco di Trieste, unico scalo europeo e-xtradoganale

(FERPRESS) – Trieste, 27 GIU – Una svolta epocale che segna un momento storico per il porto di Trieste: la firma del decreto attuativo che norma il regime di punto franco internazionale dello scalo giuliano. Il che, in concreto, significa la possibilità di poter fare manifattura industriale, trasformazione delle merci e logistica in un sistema doganale unico in Europa. Lo sblocco di una situazione di stallo che attendeva una soluzione operativa da sessant'anni.

Con queste parole la presidente Debora Serracchiani, assieme al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio e al presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, ha dato l'annuncio – secondo quanto si apprende da una nota dell'ufficio stampa della Regione FVG – del decreto la cui firma è stata posta dallo stesso ministro Delrio oggi nel palazzo della Regione a Trieste.

E proprio il ministro Delrio ha voluto ribadire le formidabili opportunità che si aprono per il porto di Trieste e di conseguenza per tutto il territorio regionale: la garanzia di poter operare in uno spazio extradoganale, la capacità di sviluppare impresa e l'offerta sui mercati internazionali dell'unico porto franco in Europa.

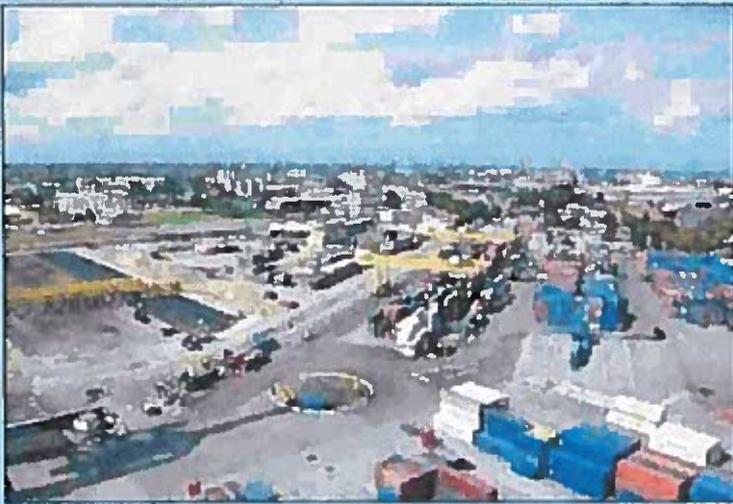
“Una vocazione continentale, quella di Trieste, che – ha sottolineato il ministro – fa parte della storia della città e che in questo caso può diventare una forza trainante per l'intero paese”.

Da parte sua il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino, ribadendo la soddisfazione per un atto atteso tecnicamente dal

'94 – “ma da un punto di vista gestionale dal 1954” – ha affermato che questo è un provvedimento che supera gli elementi amministrativi, perché offre alla città e alla Regione una concreta occasione di sviluppo e quindi di lavoro. “Oggi viene sancito e certificato – ha spiegato D'Agostino – che l'Autorità di sistema portuale gestisce, coordina, promuove e organizza tutte le attività dei punti franchi del porto franco internazionale di Trieste”.

D'Agostino ha inteso anche ringraziare la presidente Serracchiani per l'impegno profuso nel conseguimento di un obiettivo storico che “permette oggi a Trieste di festeggiare, perché disporre di una zona di questo tipo in Europa rende il territorio altamente competitivo”.

E proprio la presidente ha voluto porre l'accento sulle prospettive occupazionali che il decreto di fatto favorisce. “Un porto – ha concluso Serracchiani – che da due anni si sta già sviluppando con 250 posti in più e al quale adesso diamo un'ulteriore impennata che può tradursi in tanti posti di lavoro”.



## Non passano inosservate le concessioni a Trieste

Trieste ieri ha avuto il decreto sul porto franco internazionale. Il sindaco Luigi Brugnaro incalza il ministro Delrio: «Spero che si possa firmare lo stesso decreto per Venezia». Il ministro: «Grandi navi soluzione entro l'estate».

Fullin  
a pagina IV

## Porto franco, appello di Venezia a Delrio

LA CITTÀ  
IL PORTO

### VIA DELLA SETA

La Cina ha scelto Venezia ma non il governo italiano



### GRANDI NAVI

Assicurazioni da Delrio: «Soluzione entro l'estate»

MARGHERA L'appello di Brugnaro: «Hanno accontentato Trieste, va bene ma ora tocca a noi»

# Porto franco, la sveglia al Governo

*Il territorio esente da dazi è di soli 8mila metri quadri e da tempo se ne chiede l'estensione*

Michele Fullin

VENEZIA

L'intero porto di Trieste sarà franco e potrà essere gestito autonomamente grazie al decreto firmato ieri dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. E Venezia? Alla nostra città non sembrano essere riservate le stesse attenzioni dal Governo, visto che da ormai cinque anni si assiste al penoso ping-pong della soluzione alla questione delle grandi navi e che anche la questione dell'ampliamento del punto franco, essenziale per la rinascita di Porto Marghera, finora non è stata al centro delle attenzioni del Governo.

Eppure è Venezia e non Trieste ad essere considerata dalla Cina l'unico terminal europeo della via della Seta. Una conferma in questo senso viene dal fatto che il presi-

dente dell'Autorità di Sistema Venezia-Chioggia, Pino Musolino è l'unico rappresentante di un porto non solo italiano, ma europeo al Forum Cina-Unione europea, in corso a Bruxelles.

«Felici per Trieste - ha detto il sindaco Luigi Brugnaro - spero e credo che si possa firmare lo stesso decreto che per il Porto di Venezia».

Dal canto suo Musolino, è perfettamente sulla stessa lunghezza d'onda, anche se non intende correre dietro a Trieste su questa vicenda.

«Abbiamo ben chiare - dicono all'Autorità portuale - le nostre necessità e le richieste da fare a Roma. Abbiamo bisogno di un punto franco più ampio e flessibile che sia parametrato alle nostre esigenze e al nostro mercato».

L'attuale punto franco, situato tra il varco d'accesso al Molo A e

via dell'Azoto è esteso per soli 8mila metri quadrati e al suo interno vengono assemblati impianti industriali destinati al mercato estero. La potenzialità, nel caso di un'estensione all'interna zona industriale di Marghera o almeno a Montesyndial e Fusina porterebbe a Venezia un enorme impulso per sviluppo delle attività manifatturiere.

L'estensione del punto franco anche ad altre zone è da sempre nei disegni del sindaco e lo stesso vale per il Pd veneziano, che ha cercato a più riprese di intervenire sul Governo. Lo scorso anno il deputato Andrea Causin (Ap) e alcuni del Pd avevano lanciato una mozione per estendere il piccolo punto franco finora, però, il ministro ha fatto contenta solo l'ex vicesegretaria nazionale del partito (e presidente del Friuli Venezia Giulia) Debora Serracchiani.

## -segue

---

Quanto a Venezia, ieri Delrio da Pordenone si è limitato a dire: «Siamo persuasi di risolvere la questione grandi navi entro l'estate. Le complicazioni tecniche sono molto elevate, ma ormai ci siamo».



**PRESIDENTE** Pino Musolino è a Bruxelles per il vertice Cina-Ue sulla Via della Seta

## Crociere, megalance da 440 passeggeri

*Progetto di Palfinger Marine. Le nuove unità a bordo delle navi di Celebrity Cruises*

TRIESTE. Lo scorso 20 aprile l'austriaca Palfinger Marine ha superato il test d'imbarco della sua nuova superlancia di salvataggio da 440 persone di capacità, record assoluto mondiale. Impressionanti le misure di questo nuovo modello, denominato Mpc 49: 15,5 metri di lunghezza per 5,5 di larghezza. Il progetto è stato sviluppato per servire le navi da crociera di ultima generazione: questo modello è stato studiato per equipaggiare le innovative navi di classe Edge di Celebrity Cruises. Palfinger, nel 2015, ha ricevuto da Stx France la commessa per la fornitura di 24 tender, 12 lance di salvataggio e di 6 rescue boat (barche veloci adibite al recupero di uomini in mare) a cui si aggiungono 36 impianti gru per l'ammaino delle stesse. Si è giunti così alla data del fatidico test, svolto nell'officina di assemblaggio di Seimsfoss in Norvegia. Le attuali normative prevedono che in caso di ordine di abbandono nave, i passeggeri siano in grado di imbarcarsi sulla lancia in un tempo massimo di 10 minuti. È importante ricordare che secondo le nuove normative Solas i punti di riunione in caso di emergenza devono essere situati all'interno della nave e poi, solo dopo l'ordine di abbandono, i passeggeri vengono scortati alle lance. Quindi i dieci minuti limite comprendono sia il percorso dalla muster station, sia la fase d'imbarco vera e propria. Per Palfinger è stato cruciale superare questo test per ottenere l'omologazione del mezzo: per effettuare questa simulazione sono stati precettati i 200 addetti dello stabilimento norvegese a cui si sono aggiunti 240 volontari presi tra la popolazione locale in un range d'età tra i 18 e gli 88 anni. La prova d'imbarco sul gigante da 440 posti è stata superata nell'incredibile tempo di cinque minuti e 21 secondi con piena soddisfazione di Stx France e di Dnv, il registro navale norvegese che classificherà le nuove unità di Celebrity. Con le nuove normative non si vedrà più la scena degli ospiti muniti di salvagente messi in fila sul ponte sotto la lancia pronta per l'ammaino. Perciò sarà fondamentale la preparazione del personale di bordo nel gestire 440 persone che si spostano dai punti di riunione alle barche, dove l'ammaino sarà un'altra fase molto delicata, visto che in caso di errore le vite messe in pericolo sarebbero qualche centinaio. Per oltre un decennio la capienza media delle lifeboats è stata di 150 persone, poi si è passati fino alle 370 di quelle dei giganti di classe Oasis di Royal Caribbean. Oggi con il modello Mpc 49 si è raggiunto un nuovo step. Ricordiamo che il progetto Edge di Celebrity prevede la realizzazione di una piattaforma mobile sul lato di dritta della nave che nel corso della giornata si

## -segue

---

sposterà all'altezza di diversi ponti a seconda dell'utilizzo. Quando la nave sarà in rada verrà portata a livello del mare dove fungerà da marina per lo sbarco degli ospiti in tender. Quindi le lance di Palfinger sono state concepite anche per garantire agli ospiti la massima comodità durante questo servizio che permetterà di scoprire anche i porti più piccoli preclusi ad un gigante di 129.500 t.s.l. per 306 metri di lunghezza. C'è da augurarsi che quello turistico sia l'unico utilizzo di queste imbarcazioni. © BY NC ND  
ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## Porti: Venezia; da Ue 3,25 mln per due progetti Cef

(ANSA) - VENEZIA, 27 GIU - L'Unione Europea ha approvato lo stanziamento dei fondi a sostegno delle infrastrutture europee. Il porto di Venezia si è aggiudicato 2 progetti tra i 13 approvati per l'Italia nell'ambito del bando 2016 della Connecting Europe Facility (Cef), su un totale di 349 presentati. Inoltre sono stati selezionati 35 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (Adrion), di cui 2 riguardano l'Autorità di Sistema Portuale. Il contributo totale per il porto di Venezia ammonta a 3.25 milioni di euro che consentiranno di potenziare i traffici e le infrastrutture dello scalo lagunare. In particolare oltre 2.6 milioni di euro sono stati approvati nell'ambito delle Autostrade del Mare (Mos) e serviranno per co-finanziare la realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina (gestito da Venice Ro-Port Mos), e studi per migliorarne l'accessibilità nautica e lo sviluppo del corridoio Adriatico. Il secondo progetto co-finanziato dall'UE si chiama Ursa Major Neo e vede come capofila il Ministero dei Trasporti tedesco assieme a quello italiano ed olandese. Il progetto mira allo sviluppo di una piattaforma Its (Intelligent Transport Services for road) a livello europeo per il miglioramento della gestione del traffico stradale lungo i corridoi multi-modali europei con l'obiettivo di integrare i sistemi informativi dei diversi soggetti coinvolti. (ANSA).

## **Progetti per il porto di Venezia cofinanziati con più di tre milioni di euro dall'UE**

*Parte dei fondi saranno destinati alla realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina*

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha reso noto che il porto di Venezia, nell'ambito degli stanziamenti dei fondi a sostegno delle infrastrutture europee approvati dall'UE, si è aggiudicato due fra i 13 progetti approvati per l'Italia nell'ambito del bando 2016 della Connecting Europe Facility (CEF), su un totale di 349 presentati. Inoltre sono stati selezionati 35 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (ADRION), di cui due riguardano l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Il contributo totale per il porto di Venezia ammonta a 3,25 milioni di euro che consentiranno di potenziare i traffici e le infrastrutture dello scalo lagunare. In particolare, oltre 2,6 milioni di euro sono stati approvati nell'ambito delle Autostrade del Mare (MOS) e serviranno per cofinanziare la realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina, gestito da Venice Ro-Port Mos, e studi per migliorarne l'accessibilità nautica e lo sviluppo del corridoio Adriatico in collaborazione con RAM (Rete Autostrade Mediterranee). Il secondo progetto cofinanziato dall'UE si chiama "Ursa Major Neo" e vede come capofila il Ministero dei Trasporti tedesco assieme a quello italiano ed olandese. Il progetto mira allo sviluppo di una piattaforma ITS (Intelligent Transport Services for road) a livello europeo per il miglioramento della gestione del traffico stradale lungo i corridoi multimodali europei con l'obiettivo di integrare i sistemi informativi dei diversi soggetti coinvolti.

## Dall'Europa oltre 3 mln per il porto di Venezia

VENEZIA - L'Unione europea ha approvato lo stanziamento dei fondi a sostegno delle infrastrutture europee. L'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico settentrionale annuncia che il porto di Venezia si è aggiudicato due progetti tra i tredici approvati per l'Italia nell'ambito del bando 2016 della Connecting Europe Facility (Cef), su un totale di 349 presentati. Inoltre sono stati selezionati 35 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (Adrion), di cui due riguardano l'Autorità di Sistema portuale. Il contributo per il porto di Venezia ammonta a 3,25 milioni di euro che consentiranno di potenziare i traffici e le infrastrutture dello scalo lagunare. In particolare, oltre 2,6 milioni di euro sono stati approvati nell'ambito delle Autostrade del mare (Mos) e serviranno per co-finanziare la realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina (gestito da Venice Ro-Port Mos), e studi per migliorarne l'accessibilità nautica e lo sviluppo del corridoio Adriatico in collaborazione con Ram (Rete Autostrade Mediterranee). L'Unione europea ha infatti valutato positivamente i recenti sviluppi del terminal di Fusina e apprezzato il suo ruolo quale snodo cruciale dell'Autostrada del mare Patrasso - Venezia, ma anche le sue connessioni intermodali fino al nord Europa. Potenziare le capacità del terminal e la sua accessibilità nautica sono le motivazioni rilevate dalla Commissione nel concedere il cofinanziamento che consentirà di raddoppiare la capacità del terminal entro 2020. Il coordinatore del progetto è l'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico settentrionale assieme agli altri partner Venice Ro-Port Mos, Autorità portuale di Patrasso, Rete Autostrade Mediterranee, Grimaldi Euromed, Kombiverkehr che negli ultimi anni hanno dimostrato di saper valorizzare un'infrastruttura portuale all'avanguardia con linee dirette, collegamenti intermodali, nuovi traffici ro-ro e, recentemente, anche l'apertura di un nuovo traffico nel settore automotive. Il valore complessivo dell'investimento pubblico-privato è di oltre dieci milioni di euro (co-finanziati al 30%). Il secondo progetto co-finanziato dall'Ue si chiama Ursa Major Neo e vede come capofila il ministero dei Trasporti tedesco assieme a quello italiano ed olandese. Il progetto mira allo sviluppo di una piattaforma "Its" (Intelligent Transport Services for road) a livello europeo per il miglioramento della gestione del traffico stradale lungo i corridoi multi-modalità europei con l'obiettivo di integrare i sistemi informativi dei diversi soggetti coinvolti. In questo progetto si inserisce anche l'attività del porto di Venezia per un budget complessivo di 480 mila euro per il miglioramento dell'accessibilità stradale dello scalo. Il valore totale del progetto (per Italia, Germania e Olanda) è di quasi 150 milioni di euro co-finanziati al 20% dall'Ue. Da ultimo, ma non meno importante, il porto di Venezia si aggiudica anche due progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (Adrion). I progetti che prevedono azioni di sviluppo a favore del porto di Venezia si intitolano "New Brain" e "Supair", entrambi avranno una durata di due anni e mezzo e mirano a promuovere la cooperazione tra porti nell'area Adriatico-Ionica. Budget totale per il porto di Venezia pari a 360 mila euro per lo sviluppo di nuove catene logistiche multimodali ed il miglioramento della sostenibilità dei servizi di trasporto merci.

# Venezia, dall'Ue tre milioni per il potenziamento del porto

Venezia - I contributi europei serviranno per il raddoppio del terminal di Fusina, il potenziamento dell'accessibilità nautica e stradale e la collaborazione tra i porti.

Venezia - **L'Unione Europea ha approvato lo stanziamento dei fondi a sostegno delle infrastrutture europee.** Il porto di Venezia si è aggiudicato 2 progetti tra i 13 approvati per l'Italia nell'ambito del bando 2016 della Connecting Europe Facility (CEF), su un totale di 349 presentati. Inoltre sono stati selezionati 35 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (ADRION), di cui 2 riguardano l'Autorità di Sistema Portuale. Il contributo per il porto di Venezia ammonta a 3.25 milioni di euro che consentiranno di potenziare i traffici e le infrastrutture dello scalo lagunare. In particolare oltre 2.6 milioni di euro sono stati approvati nell'ambito delle Autostrade del Mare (MOS) e serviranno per co-finanziare la realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina (gestito da Venice Ro-Port Mos), e studi per migliorarne l'accessibilità nautica e lo sviluppo del corridoio Adriatico in collaborazione con RAM (Rete Autostrade Mediterranee).

**L'UE ha infatti valutato positivamente i recenti sviluppi del terminal di Fusina e apprezzato il suo ruolo quale snodo cruciale dell'Autostrada del Mare Patrasso-Venezia, ma anche le sue connessioni intermodali fino al nord Europa.** Potenziare le capacità del terminal e la sua accessibilità nautica sono le motivazioni rilevate dalla Commissione nel concedere il cofinanziamento che consentirà di raddoppiare la capacità del terminal entro 2020. Il Coordinatore del Progetto è l'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale assieme agli altri partner Venice Ro-Port MoS, Autorità Portuale di Patrasso, Rete Autostrade Mediterranee, Grimaldi Euromed, Kombiverkehr che negli ultimi anni hanno dimostrato di saper valorizzare un'infrastruttura portuale all'avanguardia con linee dirette, collegamenti intermodali, nuovi traffici ro-ro e, recentemente, anche l'apertura di un nuovo traffico nel settore automotive. Il valore complessivo dell'investimento pubblico-privato è di oltre 10 milioni di euro (co-finanziati al 30%).

**Il secondo progetto co-finanziato dall'UE si chiama URSA MAJOR NEO e vede come capofila il Ministero dei Trasporti tedesco assieme a quello italiano ed olandese.**

## segue

---

Il progetto mira allo sviluppo di una piattaforma ITS (Intelligent Transport Services for road) a livello europeo per il miglioramento della gestione del traffico stradale lungo i corridoi multi-modali europei con l'obiettivo di integrare i sistemi informativi dei diversi soggetti coinvolti. In questo progetto si inserisce anche l'attività del Porto di Venezia per un budget complessivo di 480 mila euro per il miglioramento dell'accessibilità stradale dello scalo. Il valore totale del progetto (per Italia, Germania e Olanda) è di quasi 150 milioni di euro cofinanziati al 20% dall'UE. Da ultimo, ma non meno importante, il porto di Venezia si aggiudica anche 2 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (ADRION). I progetti che prevedono azioni di sviluppo a favore del porto di Venezia si intitolano "New Brain" e "Supair", entrambi avranno una durata di due anni e mezzo e mirano a promuovere la cooperazione tra porti nell'area Adriatico-Ionica. Budget totale per il porto di Venezia pari a 360 mila euro per lo sviluppo di nuove catene logistiche multimodali ed il miglioramento della sostenibilità dei servizi di trasporto merci.

## Oltre 3 milioni per il Porto di Venezia dall'Unione Europea per diversi interventi di potenziamento

(FERPRESS) – Venezia, 27 GIU – L'Unione Europea ha approvato lo stanziamento dei fondi a sostegno delle infrastrutture europee. Il porto di Venezia, si legge in una nota del Porto, si è aggiudicato 2 progetti tra i 13 approvati per l'Italia nell'ambito del bando 2016 della *Connecting Europe Facility* (CEF), su un totale di 349 presentati. Inoltre sono stati selezionati 35 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (ADRION), di cui 2 riguardano l'Autorità di Sistema Portuale.

Il contributo per il porto di Venezia ammonta a 3.25 milioni di euro che consentiranno di potenziare i traffici e le infrastrutture dello scalo lagunare.

In particolare oltre 2.6 milioni di euro sono stati approvati nell'ambito delle Autostrade del Mare (MOS) e serviranno per co-finanziare la realizzazione della seconda darsena del Terminal di Fusina (gestito da Venice Ro-Port Mos), e studi per migliorarne l'accessibilità nautica e lo sviluppo del corridoio Adriatico in collaborazione con RAM (Rete Autostrade Mediterranee). L'UE ha infatti valutato positivamente i recenti sviluppi del terminal di Fusina e apprezzato il suo ruolo quale snodo cruciale dell'Autostrada del Mare Patrasso-Venezia, ma anche le sue connessioni intermodali fino al nord Europa. Potenziare le capacità del terminal e la sua accessibilità nautica sono le motivazioni rilevate dalla Commissione nel concedere il cofinanziamento che consentirà di raddoppiare la capacità del terminal entro 2020.

Il Coordinatore del Progetto è l'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale assieme agli altri partner Venice Ro-Port MoS, Autorità Portuale di Patrasso, Rete Autostrade Mediterranee, Grimaldi Euromed, Kombiverkehr che negli ultimi anni hanno dimostrato di saper valorizzare un'infrastruttura portuale all'avanguardia con linee dirette, collegamenti intermodali, nuovi traffici ro-ro e, recentemente, anche l'apertura di un nuovo traffico nel settore automotive. Il valore complessivo dell'investimento pubblico-privato è di oltre 10 milioni di euro (co-finanziati al 30%).

Il secondo progetto co-finanziato dall'UE si chiama URSA MAJOR NEO e vede come capofila il Ministero dei Trasporti tedesco assieme a quello italiano ed olandese. Il progetto mira allo sviluppo di una piattaforma ITS (*Intelligent Transport Services for road*) a livello europeo per il miglioramento della gestione del traffico stradale lungo i corridoi multi-modalità europei con l'obiettivo di integrare i sistemi informativi dei diversi soggetti coinvolti. In questo progetto si inserisce anche l'attività del Porto di Venezia per un budget complessivo di 480 mila euro per il miglioramento dell'accessibilità stradale dello scalo. Il valore totale del progetto (per Italia, Germania e Olanda) è di quasi 150 milioni di euro co-finanziati al 20% dall'UE.

Da ultimo, ma non meno importante, il porto di Venezia si aggiudica anche 2 progetti del bando 2016 del Programma europeo di Cooperazione Transnazionale "Adriatico-Ionico" (ADRION).

I progetti che prevedono azioni di sviluppo a favore del porto di Venezia si intitolano "New Brain" e "Supair", entrambi avranno una durata di due anni e mezzo e mirano a promuovere la cooperazione tra porti nell'area Adriatico-Ionica. Budget totale per il porto di Venezia pari a 360 mila euro per lo sviluppo di nuove catene logistiche multimodali ed il miglioramento della sostenibilità dei servizi di trasporto merci.

## Lng, quasi pronte le navi verdi di Containerships

*A settembre sarà consegnata la prima unità. Altre tre entreranno in servizio entro la fine del 2018*

GENOVA. La rivoluzione green del mondo della logistica continua. Containerships, la società finlandese specializzata in servizi per la logistica da oltre cinquant'anni, ha annunciato che la costruzione delle sue nuove unità alimentate a gas naturale liquefatto sta procedendo a pieno ritmo presso i cantieri Wenchong, a Canton, in Cina. In un recente comunicato stampa diffuso dalla stessa compagnia, Containerships ha fatto il punto sull'andamento dei lavori riportandone lo state dell'arte. Per quanto riguarda la prima unità, i due blocchibase doppi sono già in costruzione sullo scalo di alaggio. Inoltre altri sei blocchi sono stati messi a punto e più di ottanta sono stati inseriti. Altri sessanta blocchi, sempre per la prima nave, sono attualmente in costruzione, mentre ne sono stati inseriti due, relativi alla seconda unità e un'altra cinquantina è in costruzione. Per quanto concerne invece la terza unità, lo scorso maggio è stato realizzato il taglio della prima lamiera. Solo la parte esterna di ciascuna unità viene costruita sullo scalo di alaggio. Dopo il lancio, la costruzione della nave continuerà in un'altra banchina specificatamente dedicata all'outfitting. Qui saranno curati tutti gli aspetti relativi alla parte interna, anche dal punto di vista funzionale: l'inserimento delle tubature, la delicata attività del cablaggio, l'installazione dei macchinari più piccoli. Infine l'arredamento della nave verrà collocato, sistemato e testato in un primo momento con la nave in porto ed eventualmente anche nel corso di una prova in mare che avviene di prassi alcune settimane prima della consegna finale. Il lancio della prima unità è previsto per il prossimo settembre e sarà immediatamente seguito, per quanto riguarda la seconda unità, dalla cerimonia di posa della chiglia che avrà luogo sullo stesso scalo di alaggio. La Containerships sta puntando moltissimo sul green, e in particolar modo sull'Lng (Liquefied Natural Gas), come si legge sul sito web della compagnia: «Abbiamo colto la possibilità di ripensare tutta la logistica: come rispettare la regolamentazione ambientale e mantenere allo stesso tempo la competitività dei prezzi? Grazie ai maggiori investimenti nella tecnologia Lng saremo il partner più efficiente ed ecofriendly per le rotte marittime ». La compagnia sta costruendo un totale di quattro unità a Lng, tutte dovrebbero entrare in servizio entro il 2018. Containerships sta investendo oltre 150 milioni di euro per la realizzazione di una catena logistica interamente basata sul gas liquefatto naturale. L'azienda può contare su una parte di fondi garantiti dall'Unione Europea, per un totale pari a 16,9 milioni, ma non solo: anche la Nefco Nordic Environment Finance Corporation ha deciso di investire 5 milioni di euro per sostenere la compagnia nella sua strategia ambientale nella regione del Mar Baltico. [www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it)

## Genova-Nord Africa, link rafforzato

*Si sono sentiti poco gli effetti di crisi economica, terrorismo e instabilità politica*

GENOVA. Il progetto di porto d'Africa, lanciato nel 2010 dall'allora presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, per concentrare a Voltri i traffici con la sponda meridionale del Mediterraneo, non si mai è realizzato. Ma il traffico mercantile fra Genova e l'Africa settentrionale ha continuato a crescere negli ultimi dieci anni, nonostante la crisi economica italiana e l'instabilità politica di molti paesi africani. Hanno segno positivo container (da 1,4 a 1,7 milioni di tonnellate fra 2007 e 2016) e convenzionale più roro (da 1,2 a 1,5 milioni di tonnellate), mentre a soffrire è stato soltanto il traffico delle rinfuse liquide. In termini di tonnellaggio, il tracollo di petrolio e affini (da 7,6 a 3,5 milioni di tonnellate) incide in maniera significativa sul dato complessivo (sceso da 10,7 a 6,8 milioni di tonnellate fra 2007 e 2016). E' quasi irrilevante su queste rotte la movimentazione di rinfuse solide, soggetta a oscillazioni vistose di anno in anno, ma mai superiore a 260 mila tonnellate annue. Il dato significativo è comunque che sulle tipologie più pregiate, come traffico containerizzato, convenzionale e roro, il tonnellaggio ha avuto una crescita abbastanza regolare nonostante il decennio sia stato uno dei più difficili dal punto di vista economico e politico per quest'area. A presidiare le rotte fra Genova e Africa settentrionale sono soprattutto le linee di Gnv e Cotunav (soprattutto passeggeri), Cnan, Msc e quella congiunta fra Tarros, Arkas, Hamburg Sud e Hapag Lloyd. I dati di Gnv sulle rotte nel Mediterraneo occidentale, non soltanto da Genova, mostrano che il 2017 si è aperto bene, per quanto riguarda le merci, con risultati in linea con l'anno passato per il Marocco, mentre la Tunisia registra nel periodo estivo un +3,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2016. Gnv opera collegamenti per il Marocco con partenze da Genova per Tangeri, le linee SeteTangeri e SeteNador dalla Francia, e le linee dalla Spagna BarcellonaTangeri e BarcellonaNador. Per la Tunisia la compagnia effettua partenze da Genova, da Civitavecchia e da Palermo. Tornando ai dati dell'ultimo decennio, i teu sono passati da 156.577 del 2007 a 208.224 nel 2016 (picco di 208.999 teu nel 2014). In termini di tonnellate il traffico containerizzato è passato da 1.376.458 nel 2007 a 1.718.746 nel 2016 (picco 1.754.777 nel 2014). Il traffico convenzionale e roro è passato da 1.227.527 tonnellate nel 2007 a 1.547.780 nel 2016, anno record per l'ultimo decennio. Per quanto riguarda i passeggeri, Stazioni Marittime ha registrato nei primi cinque mesi del 2017 (da gennaio a maggio) una crescita di 1,31 per cento per Cotunav sulla Tunisia e un dato stabile di Gnv. Da giugno è cominciato anche il servizio di

Algerie Ferries con l'Algeria. Le previsioni per il 2017 di Stazioni marittime sono di un aumento contenuto dei passeggeri da e per le destinazioni dell'Africa settentrionale (12 per cento). «Il Maghreb spiega l'amministratore delegato, Edoardo Monzani sconta ancora, per i passeggeri, l'insicurezza dell'area, oltre alla crisi italiana che ha fatto diminuire il numero di chi viene in Italia per lavorare ».

PER I TRAFFICI RO-RO DI SAVONA

## Nuovo multipiano al Terminal Auro

Previsto un investimento di 9 miliardi di euro

SAVONA - E' stato firmato la scorsa settimana, tra l'ADSP del Mar Ligure Occidentale e la società terminalistica Savona Terminal Auto Srl 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 conces-

sione e prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice.

Oltre 9 milioni di euro l'investimento 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

traffici 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 concessione demaniale, in quanto costituenti un unico terminal (scadenza della concessione 7 febbraio 2041).

Savona Terminal Auto s.r.l. 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, transbordo, deposito, movimento, assistenza in genere agli autoveicoli e rotabili compresa l'attività di Ro-Ro-Pax.

## Il console: "I nostri valori non si discutono ma parliamo con tutti"

Via libera dall'assemblea al bilancio 2016 e stretta sul lavoro Benvenuti: "Siamo servizio d'interesse generale per il porto"

MASSIMO MINELLA

**M**ENTRE una città intera commentava il clamoroso esito delle elezioni genovesi, i soci di San Benigno erano alle prese con l'approvazione del bilancio 2016. Solo una coincidenza temporale (il termine ultimo è la fine di giugno), che certo non sfugge al console della Culmv Antonio Benvenuti. «Così come abbiamo rapporti con il potere centrale, allo stesso modo facciamo con le istituzioni locali, di qualunque colore politico esse siano» spiega. Attenti, però, avverte l'uomo sul declino otto anni fa a Paride Batini. «I nostri valori non si discutono e noi non diamo mandato a nessuno» aggiunge. È a conferma di questo mostra la prima pagina della relazione di bilancio 2016, chiuso in pareggio «con un accordo arrangiato all'ultimo momento, ma importante e prioritario per la nostra continuità». Ci sono due foto che hanno per sfondo la Lanterna e la gente in piazza De Ferrari o un solo soggetto, lui, il console Paride Batini, scomparso otto anni fa lasciando un enorme vuoto nelle coscienze e nel pensiero di questa città. Poi, poche righe di testo per ricordare i valori fondanti della Culmv, il lavoro, la lotta, il confronto e la ricerca costante degli accordi. Chiuso il bilancio 2016 è già ora di fare i conti con il futuro, perché mezzo 2017 se n'è andato e la Culmv rivendica con forza l'adozione di un modello organizzativo che corrisponda alla situazione oggettiva dello scalo, una "soluzione strutturale" che non costringa a interventi-tampone ogni anno e certifichi quel modello su cui poggia la pace sociale in porto. Possono anche gli enti locali contribuire al risultato? «Conosciamo il presidente Toti, conosciamo Bucci, che abbiamo incontrato da candidato, come con Crivello, e che ora vediamo sindaco — dice Benvenuti — E dialoghiamo in modo costante con l'authority che è guidata da un comitato di gestione in cui siedono anche gli enti. Dialogare è inevitabile e non ci creiamo problemi sull'interlocutore. Certo, la sfiducia, il rancore nei confronti della politica che sembra non dare più riferimenti si avvertono anche qui, la Compagnia è uno spettacolo del mondo, non una cosa isolata. Io non voto, ma anche qui il disagio di alcuni si sarà tradotto nell'urna». Dialogare, comunque. Così è per il governo di centrosinistra e così per la regione e i comuni di Genova e Savona, a guida centrodestra. «Toti? L'abbiamo incontrato una prima volta, gli abbiamo fatto sapere le nostre posizioni — spiega Benvenuti — Poi ci siamo rivisti. Lui ha parlato della Compagnia come di una garanzia per il porto. Da questo punto di vista, quindi, non siamo distanti. Forse lui sui porti ha più una visione da grande pool. Bene, di-

scutiamone. Prima lo facevamo con Burlando, che era un riferimento sui temi della portualità. Ora ne discutiamo con tutti quelli che mostrano di avere a cuore i problemi del nostro porto». Oggi è ancora il dialogo la via maestra per la trattativa in porto. «Nei momenti di crisi o di ripresa dei traffici — spiega Benvenuti nella relazione al bilancio — emergono posizioni che propongono la solita soluzione: dividere la Culmv in imprese d'appalto per una parte e per un'altra una spa partecipata dai principali terminalisti, un'agenzia del lavoro. Noi invece ribadiamo quello che abbiamo proposto dal 2015 a tutti i tavoli e incontri con il ministero dei Trasporti e l'authority: un unico pool di lavoro temporaneo portuale flessibile e strutturato». È il modello che fin qui ha retto le sorti dello scalo dei record, quello che ha fatto crescere i terminali. Ora, però, la sfida del gigantismo navale impone maggiori flessibilità e specializzazione e guardare solo a modelli "altri" può essere riduttivo. Inoltre i soci lamentano la mancanza di un dialogo con il "sistema porto" e di un ufficio del lavoro con authority, terminali e Culmv. La Culmv risponde a flessibilità e specializzazione con squadre organizzate "just in time", 7 chiamate giornaliere per 7 turni sovrapposti, 400 lavoratori dedicati al Vte «per coprire in tutte le specializzazioni le fluttuazioni del lavoro». Per tutto questo, ci sono poco meno di 900 soci l'80% dei quali con specializzazioni per tutti gli 11 terminalisti.

«Si è costituito in questi anni un servizio d'interesse generale per il porto con la Culmv — continua Benvenuti nella relazione — Attraverso l'authority il ministero occorre fornire una base giuridica per questo articolo 17 e per la regolazione del lavoro portuale, un regolamento dove la flessibilità e la specializzazione diventino un valore generale per il sistema, che è sempre più variabile e irregolare. In sostanza, l'individuazione del servizio d'interesse generale è lo strumento per garantire al porto la flessibilità e la specializzazione con l'attribuzione di specifici obblighi di servizio e meccanismi di controllo e di compensazione per la continuità dell'articolo 17 da parte dell'authority». Questo modello regolato da un unico pool, quale oggi è la Culmv, può permettersi di affrontare i problemi dell'impatto tecnologico e della formazione continua per i portuali del pool che sono chiamati direttamente a manovrare e operare con mezzi e sistemi informatici diversi e nuovi. L'authority ne prenda atto, intervenga con una visione di sistema del porto, capace di trasformare l'attuale condominio di imprese in un sistema moderno e funzionale. La Culmv è pronta a sedersi a un tavolo con tutti i soggetti interessati, partendo comunque dalla sua unitarietà e dalla sua autonomia organizzativa e societaria».

08/06/2016 09:14:11

**-segue**

---

Il leader dei camalli: “Non diamo mandati a nessuno, ma siamo sempre stati per il dialogo”



---

“Prima c’era Burlando, ora c’è Toti. È venuto da noi, ci ha detto che la sua posizione sul ruolo della Culmv è quella di garanzia per lo scalo”

---

Interporto Vespucci: In arrivo l'accordo per portare i ro-ro sulla ferrovia

## **Il Sistema portuale dell'Alto Tirreno scommette sull'Interporto Vespucci**

**La sfida è portare i semirimorchi sul treno.**

**GUASTICCE** - Allo studio un progetto per realizzare un nuovo servizio intermodale dedicato alle autostrade del mare. A breve, forse entro l'estate, la firma dell'accordo tra **R.A.M, Vespucci S.p.a, Regione Toscana e Adsp.** Far diventare l'Interporto Vespucci lo scalo ferroviario di riferimento del sistema portuale dell'Alto Tirreno per l'instradamento su ferrovia dei semirimorchi diretti al nord Italia e al centro Europa. Come? **Usando le tracce notturne sulla tratta Firenze-Bologna.** L'obiettivo è ambizioso e **permetterebbe al porto di Livorno di convogliare, via Interporto, una quota parte dei rotabili verso i nodi ferroviari di Novara e Melzo o verso quelli di Verona e Padova, con destinazione finale Svizzera, Olanda, Germania, Austria e Slovenia.** È a questo che puntano l'amministratore delegato del Polo di Guasticce, **Bino Fulceri**, e il presidente dell'Autorità di Sistema Livorno-Piombino, **Stefano Corsini**, il quale non ha mai fatto mistero di considerare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari una delle partite più importanti da giocare nell'immediato futuro. Lo scavalco tra lo scalo labronico e l'Interporto; la Collesalveti-Vada, la Prato-Bologna e i collegamenti ferroviari con il porto di Piombino, sono i tasselli fondamentali di un progetto di sistema portuale che vuole rafforzare le proprie potenzialità sul lato terra. E l'Interporto, così vicino al porto di Livorno e alle principali linee viarie e ferroviarie, può ambire a diventare a tutti gli effetti un polmone logistico per le attività di prestivaggio e partenza di semirimorchi in transito. L'Interporto è pronto da tempo e ha tutte le carte in regola per assumere questo ruolo: la struttura è già dotata al suo interno di un terminal di 60 mila mq dedicato ai semirimorchi (il Terminal Autostrade del Mare, della Trailer Service) e di un terminal di 18mila mq dedicato al trasporto combinato strada/rotaia (ferroustage). L'idea, promossa da Fulceri, è ora quella di sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare che rafforzi la sinergia tra il porto di Livorno e l'Interporto e che consenta lo spostamento dalla strada alla rotaia di quota parte dei semirimorchi in transito dallo scalo labronico.

L'anno scorso Livorno ha movimentato 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco, non raggiungendo per un soffio il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi. I semirimorchi vengono oggi movimentati su strada. L'obiettivo è quindi chiaro: aumentare il trasporto merci su rotaia per ridurre l'impatto ambientale sul territorio e liberare così le strade dai camion.

## -segue

---

È per questo motivo che l'idea progettuale elaborata dal Vespucci vede come coprotagonista la Regione Toscana, che – come ha affermato **Giovanni Bonadio**, membro designato dal Consiglio Regionale a sedere nel Comitato di Gestione - ha tutto l'interesse a rafforzare l'intermodalità e a rendere più competitivo il sistema portuale. Centrale, assieme all'Adsp dell'Alto Tirreno, il ruolo giocato da Rete Autostrade Mediterranee S.p.a, struttura operativa in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che promuove attività connesse alla realizzazione di un sistema integrato di servizi di trasporto. A breve verrà firmato un protocollo di intesa tra le parti, nel frattempo da parte del Polo di Guasticce e della Port Authority Livorno-Piombino è stata avviata una indagine mirata sul campo, i cui risultati verranno presentati in occasione della firma del protocollo di intesa.

# Porto, il patto con Genova «Vogliamo la maxi-Darsena»

Prime mosse dentro la Tdt dopo il passaggio in mano ai fondi internazionali  
«Ci hanno contattato i cinesi». Schenone diventa punto di riferimento

di **Mauro Zucchelli**  
LIVORNO

Difficile che perfino nelle giornate più limpide, affacciandosi dalla finestra del quartier generale di Gip a Genova, l'amministratore delegato Giulio Schenone, classe 1965, compleanno nello stesso giorno del bomber amaranto Daniele Vantaggio, veda le gru del terminal Tdt a Livorno, del quale possiede l'80% (il resto è dei portuali). Eppure è nella Darsena Toscana livornese che ha il cuore del proprio business questo gruppo che è nato mettendo insieme, sotto la guida del ligure-sassarese Luigi Negri, l'alleanza di grandi famiglie degli affari sulle banchine di Genova come i Maggillo, i Cerruti e, appunto, gli Schenone. Almeno fin quando il futuro terminal ligure di Calata Bettolo non farà davvero il mezzo milione di movimenti di container annunciati: già, perché il terminal Sech fa attorno al 340mila teu annui mentre il Tdt labronico veleggia ormai a un passo da quota 600mila. Insomma, in futuro chissà ma al presente è Livorno che fa di Gip un gruppo di rango nazionale focalizzato sull'Alto Tirreno (ma, sia chiaro, il "cervello" resta a Genova).

Però da qualche mese le cose sono cambiate radicalmente. Le grandi famiglie genovesi hanno ceduto le chiavi di Gip a un'accoppiata di grandi fondi internazionali. Adesso il Gruppo Investimenti Portuali (Gip) è al 100% in mano a Genny Bidco 2, che a sua volta è totalmente posseduta da Genny Bidco, entrambe società per azioni con sede a Milano al civico 91 di via

Monterosa; in un caso l'amministratore delegato è Giulio Schenone, nell'altro Alberto Signori e nel consiglio figurano Stephen Keith James Nelson, Nikolaus Rossner, Bruno Richard LeOnce Candes, Romain Xavier Dechelette, Olivier Alexandre Emmanuel La Roche. Alcuni di loro sono nel team dei direttori di Infracapital, altri li trovate al timone operativo di società che si occupano di infrastrutture in Irlanda come in Finlandia).

Risalendo per i rami, ecco che il controllo della catena è in pugno al 52,5% alla società inglese Genny Uk 2 Ltd con Infracapital al 42,5% e il restante 5% alla I.L. Investimenti srl (all'interno della quale le quote sono al 71,8% di Giulio Schenone, al 13,7% di Chiara Schenone e al 14,5% di Port Investments Pte Ltd).

Dunque, 95% di proprietà dei fondi: Schenone avrà in casaforte solo il 5% ma il suo peso specifico vale ben di più. La riprova? Dalla plancia di comando è sceso in campo per mostrare l'orizzonte entro il quale intende costruire la sua visione. Da comandante in capo dell'integrazione strategica dei terminali sull'asse Genova-Livorno.

L'amministratore delegato ripete che il gruppo è fortemente intenzionato a farsi avanti per realizzare la Darsena Europa. Non è una novità: basta sfogliare l'archivio del *Tirreno* per accorgersi che Luigi Negri aveva già spiegato negli anni scorsi che era sbarcato in Darsena Toscana perché voleva la Darsena Europa. L'aveva detto quand'era solo un'idea abbozzata e l'aveva ripetuto a Bruxelles. Non è

una novità, però è una sottolineatura che punta a sgombrare il campo dall'idea che con l'arrivo dei fondi anglo-francesi (e dunque un'ottica di valorizzazione finanziaria a breve termine) il progetto avesse perso di interesse per il gruppo. «Da solo o con qualcuno, e comunque in posizione di preminenza, parteciperemo alla gara», scandisce dalle colonne del quotidiano confindustriale Sole 24 Ore.

Parlando con l'autorevole sito specializzato genovese Medi-Telegraph, Schenone rincara la dose: «Per noi è una priorità e presenteremo una manifestazione di interesse». Sì, ma con quale formula? «Stiamo vagliando più opzioni. Abbiamo la forza finanziaria, siamo corteggiati da diversi partner industriali, anche cinesi». Schenone precisa poi che questa strada ha «diverse criticità» senza specificare oltre.

Resta il fatto che, secondo quanto risulta al Tirreno, è stato il colosso di Pechino China Railways a sondare il terreno: stimo parlando del gruppo guidato da Chen Shi Ping che, in tandem con le spalle finanziarie di Touchstone Capital Partners diretto da Kenny Song e il sostegno degli specialisti di Willis Towers Watson, ha fissato gli occhi sul progetto livornese. A cucire il filo con Livorno è stata la Compagnia portuale con Ezzo Raugel e Marco Dalli (che, detto per inciso, in Tdt è socia di Gip, e dunque ora dei fondi).

L'altra mossa è l'integrazione fra Livorno e Genova, dicevamo. In casa Gip puntano su un poker di manager che devono

mettere in squadra i propri terminali nei due porti. Paolo Casali arriva da Contship per diventare il regista dell'integrazione Genova-Livorno con un occhio anche al fronte finanza, Roberto Ferrari viene messo al timone operativo del terminal genovese del Sech come direttore generale (al posto di Alberto Cordella, figura-chiave nella squadra di vertice Gip che ora vola altrove). Promozioni interne per due dirigenti già fra i "colonnelli" del gruppo genovese: Massimo Lavezzini allarga il raggio d'azione fino a diventare responsabile delle risorse umane di tutto il gruppo, dunque Tdt inclusa, mentre, da direttore commerciale Tdt che era, Massimiliano Cozzani acquisisce la guida del marketing. Sembra dunque di capire che Luca Becce, attuale amministratore delegato di Tdt, risulti riconfermato alla guida del terminal livornese. E questo, in tandem con la promozione del direttore commerciale, potrebbe valere come giudizio positivo della nuova proprietà su come ha operato il terminal labronico in questi anni.

Nel frattempo emerge la figura di Giulio Schenone come punto di riferimento del gruppo così com'era stato Luigi Negri. Del resto, risulta che siano stati proprio i fondi a chiedere che uno dei soci storici rimanesse per mettere in campo il know-how di relazioni, rapporti commerciali e modelli organizzativi. Nel porto di Livorno Negri è stato uno dei protagonisti (costruendo anche l'alleanza con Piero Neri), ora quella parte sulla scena toccherà a Schenone.

© PUBBLICAZIONE RISERVATA



IL PRESIDENTE Stefano Corsini leader [Authority](#)

## «Vespucci» e Ferrovie: lo snodo per l'Alto Tirreno

FAR DIVENTARE l'Interporto Vespucci lo scalo ferroviario di riferimento del sistema portuale dell'Alto Tirreno per l'instradamento su ferrovia dei semirimorchi diretti al nord Italia e al centro Europa. Come? Usando le tracce notturne sulla tratta Firenze-Bologna. L'obiettivo è ambizioso e permetterebbe al porto di Livorno di convogliare, via Interporto, una quota parte dei rotabili verso i nodi ferroviari di Novara e Milano o verso quelli di Verona e Padova, con destinazione finale Svizzera, Olanda, Germania, Austria e Slovenia. È a questo che puntano l'amministratore delegato del Pulo di Gussone, Bruno Fulceri, e il presidente dell'Autorità di Sistema Livorno-Piombino, Stefano Corsini, il quale non ha mai fatto mistero di considerare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari una delle partite più importanti da giocare nell'immediato futuro. Lo scavalco tra lo scalo labronico e l'Interporto; la Collesalvetta-Vada, la Prato-Bologna e i collegamenti ferroviari con il porto di Piombino, sono i tasselli fondamentali di un progetto di

sistema portuale che vuole rafforzare le proprie potenzialità sul lato terra. E l'Interporto, così vicino al porto di Livorno e alle principali linee viarie e ferroviarie, può ambire a diventare a tutti gli effetti un polmone logistico per le attività di prelievo e partenze di semirimorchi in transito.

L'INTERPORTO è pronto da tempo e ha tutte le carte in regola per assumere questo ruolo: la struttura è già dotata al suo interno di un terminal di 60 mila mq dedicato ai semirimorchi (il Terminal Autostrade del Mare, della Trailer Service) e di un terminal di 18 mila mq dedicato al trasporto combinato strada/ferrovia (ferrotagge). L'idea, promossa da Fulceri, è ora quella di sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare che rafforzi la sinergia tra il porto di Livorno e l'Interporto e che consenta lo spostamento dalla strada alla rotaia di quota parte dei semirimorchi in transito dallo scalo labronico. L'anno scorso Livorno ha movimentato

389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco, non raggiungendo per un soffio il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi. I semirimorchi vengono oggi movimentati su strada. L'obiettivo è quindi chiaro: aumentare il trasporto merci su rotaia per ridurre l'impatto ambientale sul territorio e liberare così le strade dai camion.

È PER QUESTO MOTIVO che Pidea elaborata dal Vespucci vede come coprotagonista la Regione Toscana, che - come ha affermato Giovanni Bonadio, membro designato dal Consiglio Regionale a sede e nel Comitato di Gestione - ha tutto l'interesse a rafforzare l'intermodalità e a rendere più competitivo il sistema portuale. Centrale il ruolo di Rete Autostrade Mediterranee, struttura operativa in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che promuove attività connesse alla realizzazione di un sistema integrato di servizi di trasporto. A breve verrà firmato un protocollo di intesa tra le parti.

# Comitato: dubbi di legittimità Scalo ingessato dalle carte bollate

La querelle sulla proroga al segretario generale approda al ministero

- LIVORNO -

**BISOGNA** riconoscerglielo: l'avventura di Massimo Provinciali come segretario generale dell'Autorità di sistema portuale Livorno/Piombino, lungi dall'essere conclusa sta diventando un tormento. Per lui, che con la decisione del suo presidente Stefano Corsini di prorogarlo credeva di poter continuare a lavorare sui tanti temi aperti nello scalo: ma anche per l'intero cluster portuale di Livorno e di Piombino. Dove contro il decreto di Corsini a seguito del comitato portuale di lunedì scorso si è scatenato un finimondo.

Cavalca ovviamente la protesta il Comune, che già prima della seduta del comitato aveva sparato una bordata a palle incatenate sostenendo illegittima "per vizio di forma" sia la convocazione che l'argomento. E infatti il Comune non ha partecipato. Ieri in Comune - ma non solo - erano tutti a caccia del testo con cui Corsini ha prorogato Provinciali «fino alla nascita del comitato di gestione dell'AdsP»; perché il testo sarebbe firmato da Provinciali, che in questo modo certificherebbe la proroga di se stesso, con un profilo - dicono i critici - di palese illegittimità. A tutto ieri il testo tanto atteso non era ancora stato divulgato, si dice perché Corsini inten-



IL SEGRETARIO Massimo Provinciali prorogato segretario generale dell'Autorità portuale

de sottoporlo preventivamente al parere legale del ministero. Possibile che il presidente, peraltro in costante linea diretta con Roma dove ha lavorato per anni, non l'avesse fatto preventivamente. Poco credibile.

**E ALLORA?** Dando per scontato che niente è certo nella patria

del diritto in fatto di interpretazioni delle leggi, siamo in uno stallo che fa felici solo gli avvocati: e infatti è un incrociarsi di pareri, di richieste "pro bono veritate", di carteggi e di analisi. Se nel porto di Livorno le categorie operative si stanno tenendo, tutto sommato, prudentemente al vento in atte-

sa della sentenza del Tar, a Piombino la guerra è dichiarata: a partire dal sindaco della città che, pur di colore e di metodi diversi da quello di Livorno, conviene con Nogarin sulla critica a Corsini per tenere imbalsamato il comitato di gestione.

**DI FATTO**, il problema più dibattuto è che i due porti continuano ad essere gestiti come entità diverse, da responsabili operativi diversi, e senza che il "sistema" sia stato attivato. Da Piombino in particolare si insiste perché il comitato di gestione venga attivato subito, senza attendere il Tar, con la riserva di fare a meno di Nogarin al momento in cui il tribunale amministrativo regionale decidesse di bocciarlo. Se Corsini non segue questa linea - si dice nel porto - è perché teme che il comitato di gestione con Nogarin gli bocci immediatamente una riconferma di Provinciali: che a sua volta invece deve rimanere a tenere il posto per Roberta Macis, forse alla fine dell'anno. La domanda è: se non sono tutte chiacchiere, si arriverà davvero a dopo l'estate per avere il "sistema" totalmente operativo? Risposta di Corsini: il Tar dovrebbe decidere entro il prossimo mese e a quel punto le carte saranno per tutti scoperte. Il gioco degli scacchi continua.

A.F.

# Napoli porto aperto: tutti gli appuntamenti

Napoli - L'appuntamento con la città è per il 2 luglio quando il porto di Napoli aprirà le proprie porte.

Napoli - Napoli è il primo porto italiano ad adottare questa iniziativa destinata però ad allargarsi a tutti i porti sede di Autorità di sistema portuale. Il presidente Pietro Spirito ne è convinto. Ed eccola l'iniziativa: Napoli porto aperto. L'appuntamento con la città è per il 2 luglio quando il porto di Napoli aprirà le proprie porte. Al mattino i cittadini (sono oltre duemila i prenotati) scopriranno le imprese e le attività dell'industria porto dal mare, a bordo di un traghetto dove un imprenditore portuale illustrerà le attività ed i molti mestieri che si svolgono in porto. Nel pomeriggio, a partire dalle 18,30 si terrà un convegno sul tema "Le porte di accesso alla città, porto, aeroporto e stazione ferroviaria" cui parteciperanno Pietro Spirito, presidente dell'AdsP del Mar Tirreno Centrale, Armando Brunini, ad di Gesac la società di gestione dell'aeroporto di Napoli, Umberto Lebruto, direttore di produzione Rfi, oltre al vicepresidente della Regione Campania Fulvio Bonavitacola e Paolo Scudieri presidente del Gruppo Adler. A conclusione della giornata, grazie alla proficua collaborazione con il Teatro San Carlo guidato dalla sovrintendente Rossana Purchia, sul Piazzale Razza della Stazione Marittima si terrà un concerto con il Coro del teatro San Carlo, che canterà le più belle e popolari arie della lirica dal **Nabucco alla Traviata, dalla Carmen alla Cavalleria Rusticana, da Madame Butterfly al Trovatore e Rigoletto**. A completamento del programma, un bellissimo video girato dal regista Rocco Rorandelli intitolato "Il respiro del porto" racconta il cuore dell'impresa economica più importante della città, dalle professioni più singolari alle attività quotidiane. Mestieri sconosciuti e immagini inedite mostrate per la prima volta alla città che inizierà a scoprire la bellezza e l'importanza del porto. «L'iniziativa del 2 luglio rappresenta, da un lato, la concretizzazione dell'apertura del porto alla città finora raccontato ma mai attuato concretamente e, dall'altro, il frutto di una preziosa e proficua collaborazione tra le varie istituzioni cittadine ed il porto e l'inizio - come sottolinea il presidente Spirito - di una nuova stagione di collaborazione con i cittadini che intendiamo sviluppare». «A noi piace lavorare insieme - **ribadisce il sindaco Luigi De Magistris** - possiamo tornare ad essere fruitori del nostro porto ed ora, che è più a portata dei cittadini, comincia a produrre nuove idee ed il mare diventa un'arma per lo sviluppo dell'area metropolitana».

## Porto Aperto, programma Napoli

NAPOLI - Il prossimo 2 luglio si svolgerà a Napoli il primo Porto Aperto, una manifestazione che è di-

ventata tradizionale appuntamento in molti porti europei.  
(segue in ultima pagina)

### *Porto Aperto, programma*

L'evento è indirizzato ad aprire alla cittadinanza il perimetro delle attività portuali, consentendo un riavvicinamento tra la comunità del territorio metropolitano e la comunità delle imprese e degli operatori portuali. L'evento è stato presentato lunedì scorso presso la sede della Lega Navale di Napoli con i saluti del sindaco Luigi de Magistris, l'intervento del presidente dell'Autorità di sistema del Tirreno Centrale Pietro Spirito e la proiezione di un bel contometraggio di Rocco Rorandelli "Il respiro del porti".

La giornata di domenica 2 luglio è concepita in tre momenti, che vivono entro un disegno unitario. Nella mattinata, a partire dalle ore 9.00, un traghetto consentirà ai cittadini che si saranno prenotati sul sito [www.portoaperto.it](http://www.portoaperto.it) o su sito istituzionale [www.porto.napoli.it](http://www.porto.napoli.it), di poter effettuare una visita del porto dal mare, potendo osservare le diverse funzioni che si svolgono, dai collegamenti passeggeri per il Golfo alle crociere, dal traffico dei container alla cantieristica, dal polo energetico al trasporto delle merci solide: sono previste 3 turnazioni del traghetto, in modo tale da garantire ad almeno 1.500 visitatori di poter effettuare questa ricognizione negli spazi multifunzionali del porto. Nel tardo pomeriggio si svolgerà un convegno su "Le porte di accesso alla città: Porto, Aeroporto e Stazione", per discutere sul molo che i nodi infrastrutturali svolgono nell'attrazione dei turisti e nella funzionalità metropolitana.

In serata, l'evento si concluderà con un concerto del Coro del Teatro S. Carlo di Napoli, aperto a tutta la città, che si svolgerà nel molo di Piazzale Razzi, all'estremità della Stazione Marittima del Terminal Crociere, con un panorama unico sullo sfondo, costituito dal Vesuvio e dalle isole di Capri e di Ischia.

# Informazioni Marittime

---

## Il 2 luglio Napoli è "Porto Aperto"

Una giornata dedicata al porto di Napoli per far conoscere ai cittadini le banchine, i terminal, i cantieri navali, il lavoro. Si chiama Porto Aperto, lo organizza l'Autorità di sistema portuale (Adsp) regionale e si terrà domenica 2 luglio arrivando a coinvolgere in potenza oltre cinquemila persone. Un format che nasce nel northern range anseatico, è realtà da diversi anni a Livorno e Venezia e oggi approda anche a Napoli.

Tre eventi. La mattina partenze gratuite dalla stazione marittima del traghetto Rosa D'Abundo a scoprire un apparato industriale che occupa direttamente circa ottomila persone (prenotazioni: portoaperto.it). Alle 18.30 convegno alla stazione marittima, Le porte d'accesso alla città. Porto, aeroporto, stazione ferroviaria, con il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito; l'ad di Gesac (Capodichino), Armando Brunini; il direttore di produzione Rfi, Umberto Lebruto; e il presidente Adler Group, Paolo Scudieri. Alle 20.30 concerto di chiusura, nel piazzale Razzi del molo Angioino, del coro del Teatro San Carlo.

«Un evento annuale destinato a crescere», commenta Spirito durante la conferenza stampa tenutasi ieri alla Lega Navale. È il porto come spazio pubblico. La mente va al 21 maggio del 2008 quando, nello spiazzo dell'Angioino, la *public art performance* della lettone Monika Pormale apriva **la prima edizione** del Napoli Teatro Festival con danzatori di tessuto lungo la murata del Maschio Angioino, lasciando a bocca aperta la platea. Tutti d'accordo a valorizzare la collaborazione istituzionale di Porto Aperto, «rilevante» per il sindaco della Città Metropolitana, Luigi De Magistris, a cui gli fa eco il sovrintendente del San Carlo, Rosanna Purchia, il direttore marittimo della Campania Arturo Faraone e l'ex assessore comunale, Daniela Villani, oggi con delega al mare.

Finita la festa, c'è un porto da ammodernare, a cominciare dal Beverello. Il progetto dell'Adsp da circa 30 milioni per una nuova stazione passeggeri è al vaglio del Cipe che si pronuncerà il 30 giugno. Poi c'è il molo San Vincenzo, un'enorme banchina in mezzo al mare, deserta, divisa tra demanio militare e pubblico che negli ultimi anni ha visto un lento processo di "liberazione". Recentemente l'Adsp ha ripristinato la pesca sportiva ed entro l'anno dovrebbero concludersi i lavori di restauro della camminata, in attesa di un intervento del ministero della Difesa per regolamentare l'accesso al pubblico.

## IL 17 LUGLIO MAXI-CONVEGNO SULLA LOGISTICA SOSTENIBILE

NAPOLI Si terrà a Napoli il prossimo 17 luglio, presso la Stazione Marittima del porto, il convegno sul "Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica sostenibile", focalizzato sull'evoluzione del trasporto e della logistica - e in particolare quella del cabotaggio insulare, continentale ed europeo - come mezzo per fare crescere le imprese dell'Italia Meridionale. L'incontro è organizzato da Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, e sarà articolato in tre sessioni dalle 9.00 del mattino alle 17.30 del pomeriggio, dedicate all'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso l'intermodalità sostenibile, il rilancio del Mezzogiorno, e infine un "salotto" al quale parteciperanno oltre al padrone di casa Guido Grimaldi (presidente dell'Alis), Enrico Maria Pujia (direttore generale del ministero dei Trasporti), Francesco Benevolo (direttore di Rete Autostrade Mediterranee), Zeno D'Agostino (presidente di Assoport), Luca Becce (presidente di Assiterminal) e i presidenti delle Autorità di sistema portuale di Venezia-Chioggia (Pino Musolino), Livorno-Piombino (Stefano Corsini), Bari-Brindisi (Ugo Patroni Griffi), Augusta-Catania (Andrea Annunziata), Taranto (Sergio Prete), Civitavecchia (Francesco Maria Di Majo). Tra gli ospiti attesi lo stesso ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, il presidente del porto di Napoli-Salerno (Pietro Spirito), Emanuele Grimaldi (vice-presidente dell'International Chamber of Shipping), Vincenzo De Luca (presidente Regione Campania), Pierre Lahutte (presidente della Iveco), Bartolomeo Giachino (ex sottosegretario ai Trasporti, in qualità di esperto del settore), Maurizio Lupi (ex ministro dei Trasporti, oggi parlamentare alla Camera dei deputati).

## Dal Sud passa la metà dei traffici italiani

NAPOLI. C'è sempre grande attesa per la presentazione del Rapporto annuale di Srm il centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa Sanpaolo di cui è direttore generale l'economista Massimo Deandrei. Quest'anno era presente Claudio De Vincenti, ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, che ha annunciato il via libera del decreto legge 91 sulle Zone a economia speciale. Il rapporto ha evidenziato come il Mediterraneo abbia acquisito nuova strategicità non solo per l'economia mondiale ma anche per quella italiana. Di qui la naturale deduzione di come sia urgente e indispensabile puntare sulla logistica di terra per accrescere la competitività dei sistemi portuali. In questo scenario anche le aree del Sud Italia potrebbero trarre considerevoli vantaggi soprattutto dopo l'entrata in vigore della riforma Delrio, che ha impresso una forte spinta verso la competitività che pare abbia contagiato anche i porti del Sud. Così la strategia cinese della nuova Via della Seta (o One Belt One Road), può diventare la molla per cambiare registro e capire come sottolinea Deandrei « che bisogna lavorare molto sulla logistica e sui sistemi retro portuali che aiutano a far crescere gli investimenti». Il programma interesserà tutto il Mediterraneo con ingenti investimenti nei porti, in particolare in terminal e infrastrutture intermodali in Italia, Grecia, Olanda, Israele e Turchia. Secondo i dati che emergono dalla ricerca curata da Alessandro Panaro, gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei Paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570 miliardi. Nel mondo intanto il trasporto marittimo supera per la prima volta la soglia del 10 miliardi di tonnellate, in cui il Mediterraneo rappresenta il 20%. Nel 2030 dovrebbero diventare 17 miliardi le tonnellate che passeranno per la via del mare, mentre i primi 30 porti del Mediterraneo che nel 1995 erano a quota 9,1 milioni di teu per movimentazione, oggi hanno quasi raggiunto i 50 milioni. Il rapporto sottolinea ancora come in Italia l'importexport via mare abbia raggiunto i 217 miliardi di euro con una crescita media annua del 4,3%, e che il Paese abbia ancora una forte dipendenza dal mare, dove passa il 37% dell'interscambio commerciale del Paese. In particolare i porti del Sud Italia rappresentano il 45,5% del totale nazionale, mentre le imprese del Mezzogiorno realizzano il 61% del loro importexport via mare, per un totale di 45 miliardi di euro. Sempre nel Mediterraneo il traffico è cresciuto di cinque volte negli ultimi 20 anni, e il bacino ha 17 porti che hanno superato la soglia del milione di teu, anche grazie al raddoppio del Canale di Suez, che nel periodo gennaio-maggio 2017 ha visto crescere il traffico del 10,6% sull'anno precedente, e nell'ultimo anno ha visto passare 17 mila navi con merci per 819 milioni

## -segue

---

di tonnellate. Se è vero che i porti di Genova e Trieste sono già stati indicati come terminali di riferimento del grande progetto di investimenti della Cina, il rapporto evidenzia a detta di Deandrei come i due porti del Nord abbiano la missione di essere punto di riferimento per tutto il sistema Paese fino alla pianura veneta, garantendo servizi di qualità al mercato italiano dei trasporti **marittimi**. Non concorrenza dunque, ma piuttosto «una proficua collaborazione ». «Lo scenario che emerge, ancor più chiaramente in questo nuovo Rapporto di Srm sottolinea Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli mostra un Mediterraneo sempre più dinamico e centrale nelle rotte globali. L'Italia è nel mezzo, e il Meridione ha una posizione di vantaggio. Ma la geografia non basta e la concorrenza non manca. Occorre maggiore consapevolezza della posta in gioco e un impegno serio per non perdere le opportunità che oggi emergono». Mentre Paolo Scudieri, presidente di Srm, sottolinea: «L'Italia deve ormai acquisire consapevolezza che sulla filiera mareportualitàlogistica si gioca la grande partita dell'efficienza dell'industria italiana che via mare importa materie prime ed esporta manifattura e agroalimentare ».

## «La riforma portuale ha rilanciato i traffici»

Sorrentini: «Ma istituzioni e operatori devono collaborare»

NAPOLI. L'attuazione della riforma portuale in Campania diventa volano di rilancio per il settore marittimo. È questa la novità determinante che ha creato un cambio di scena in termini di numeri e sviluppo secondo Assoagenti Campania. «Se consideriamo i dati e le condizioni ambientali ante 2016 afferma Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania il giudizio sullo stato di salute del comparto campano può definirsi piuttosto positivo i dati diffusi recentemente dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale, relativi al traffico registrato nel primo quadrimestre del 2017, confermano l'inversione di tendenza iniziata nell'anno precedente e la successiva correzione al rialzo. L'elemento di assoluto conforto, a mio avviso, è da individuarsi nel primato della Campania nell'attuazione della riforma portuale». L'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale è stata la prima rispetto alle altre Adsp italiane a costituire i propri organi di gestione, con la nomina del presidente Pietro Spirito, del segretario generale Francesco Messineo, la formazione del Comitato di gestione e del Tavolo di partenariato della risorsa mare. Gli organi di gestione, al lavoro da mesi, hanno approvato il piano operativo triennale. Elementi, questi, che gli operatori apprezzano, considerando che, fino a pochi mesi fa il principale porto della Campania era commissariato e che in molte altre regioni italiane non è stato ancora completato l'iter di formazione degli organi di gestione previsti dalla riforma portuale. La logica della struttura delineata dall'impianto di riforma, avente come obiettivo la creazione di un sistema porto Italia e dei microsistemi al suo interno, in Campania ha trovato la più rapida attuazione. Assoagenti non si nasconde che le criticità non mancano. «Le criticità territoriali e quindi gli obiettivi su cui si dovrà puntare nel medio periodo nota Sorrentini vanno a mio avviso individuate nei seguenti elementi: la realizzazione delle opere di investimento infrastrutturale il miglioramento delle sinergie tra porto ed interporti, porto ed aeroporto, porto e città il miglioramento dell'efficienza all'interno del sistema portuale la verifica dei piani industriali e degli investimenti legati alle concessioni. Tutti questi aspetti sono ben chiari agli operatori ed agli organi di gestione dell'AdSP ed i primi mesi di attività degli organi di gestione si dirigono esattamente in questa direzione ». L'Adsp è proiettata al coinvolgimento degli operatori. L'organismo di partenariato si è già riunito diverse volte per confrontarsi su proposte di iniziative per lo sviluppo dello scalo. Su invito di Assoagenti, il segretario generale dell'Adsp, Messineo,

## -segue

---

ha recentemente incontrato gli Agenti **marittimi** per illustrare lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali e discutere sulle problematiche di maggior rilievo, incontro molto apprezzato dagli operatori. «I tempi di realizzazione sottolinea il presidente degli agenti campani degli interventi pubblici, per quanto i processi siano stati avviati in maniera tempestiva, non saranno brevi e, d'altronde, non si può negare che i grandi progetti comportino tempi di realizzazione altrettanto lunghi. D'altra parte, dopo anni di commissariamento e con la realizzazione di un processo legislativo pienamente operativo, potremo finalmente contare sulla parte pubblica. Possiamo ragionevolmente affermare che si sono finalmente create le premesse per una inversione di tendenza e una ripresa di quote di mercato. Tuttavia, toccherà agli operatori dare le giuste risposte per determinare il proprio futuro. Ciò sarà possibile solo con il miglioramento dell'efficienza, con l'aumento della produttività, con l'innovazione dei processi di produzione dei servizi, con gli investimenti per l'ammodernamento degli impianti (in molti casi obsoleti), con le possibili riduzioni tariffarie. È mia opinione, infatti, che il successo di un porto sia determinato dalla sinergia tra parte pubblica e parte privata e ritengo che questo aspetto non debba mai essere trascurato. Se c'è squilibrio tra queste due componenti sarà difficile raggiungere obiettivi significativi, malgrado una nuova legge e una gestione efficiente da parte degli organi di governo locale».

## «Napoli sottovaluta il ruolo delle aziende dell'autotrasporto»

NAPOLI. «L'autotrasporto è un settore strategico dell'economia campana», spiega **Ciro Russo**, responsabile della Fai di Napoli. Che aggiunge: «Vorremmo che lo capisse anche il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale ». Il presidente della nuova Authority, che riunisce i porti di Napoli e Salerno, è **Pietro Spirito**, cresciuto nel settore merci delle Ferrovie dello Stato. «Non capiamo bene afferma Russo quali siano le linee guida del nuovo presidente. In precedenza i vari commissari che si sono succeduti avevano ben chiaro il ruolo dell'autotrasporto, il peso strategico che questo settore ha per il porto». Nel mirino c'è il piano industriale dell'Authority, presentato alcuni mesi fa e bollato da Russo come «fotocopia di vecchi luoghi comuni». Il capitolo contestato è quello che riguarda le ferrovie. «Sono consapevole dell'importanza del trasporto delle merci via treno. Ma il cambio di modalità si fa quando conviene. Con l'attuale terminal container (Conateco, ndr) non ha senso puntare sul ferro. Il discorso sarà diverso quando verrà realizzato il terminal alla darsena di Levante, previsto per il 2019/2020. Allora il porto di Napoli cambierà forma e diventerà un grande hub di transshipment ». In Campania operano oltre 5 mila autotrasportatori attivi in tutti i settori. Fra questi ci sono circa 60 imprese che vivono sul porto, con un parco veicoli di alcune centinaia di unità. «Si tratta afferma Russo di un asset strategico e variegato. Noi diamo fiducia al presidente Spirito. Ma vorremmo che capisse quanto è importante l'autotrasporto. E' giusto sviluppare la ferrovia, ma non si deve mandare il messaggio che il treno sia la soluzione a tutti i problemi e che l'autotrasporto sia un problema. L'autotrasporto non è contro la ferrovia». Altra questione importante per gli autotrasportatori è quella del dragaggio dei fondali, per adeguarli a navi di dimensioni maggiori. Alcune compagnie hanno lasciato Napoli negli ultimi anni perché oggi sul Mediterraneo vengono utilizzate navi troppo grandi per entrare nello scalo partenopeo. «Da anni i lavori sono fermi, ci aspettiamo che vengano completati. La colpa di questo ritardo non è tutta della governance locale, la burocrazia è complessa. Ma mi pare naturale che dopo 40 anni si possa effettuare una manutenzione dei fondali, invece i vincoli ambientali lo impediscono». I dragaggi farebbero ripartire i traffici dei due terminal container, quello maggiore di Conateco (gruppo Msc) e quello minore del Flavio Gioia (famiglia Bucci). Ma per i terminal i fondali non sono l'unico problema. Lo scorso anno il Conateco fu bloccato per protesta dagli autotrasportatori, che

## -segue

---

lamentavano la lentezza delle operazioni. «Passavamo molto tempo in fila ai varchi. Ci aspettavamo che il terminal si organizzasse e per questo abbiamo fermato i traffici in import e in export del Conateco. Dopo le proteste sono stati rinnovati i mezzi meccanici e la situazione è migliorata. Ma adesso, con il picco estivo, ricominciano i problemi. Anche il terminal di Salerno, che ha preso parte del traffico di Napoli, ha una struttura insufficiente che genera code». Ai terminal, Russo chiede anche di diversificare la clientela. In particolare il Conateco è molto legato al traffico della compagnia portacontainer del socio di riferimento, Msc. «Ci aspettiamo che il traffico di contenitori a Napoli cresca e che anche altre compagnie possano affacciarsi in questo hub così importante. Io sono ottimista, lo scalo ha una storia importante e può rilanciarsi coi dragaggi e con l'azione del nuovo presidente ». Meno ottimista il quadro per quanto riguarda i due interporti della Campania, Nola e Marcianise. A servire le banchine, secondo Russo, sono altre aree più vicine ai porti e collegate via strada. «Il porto di Napoli ha un retroporto di qualità grazie alle imprese di autotrasporto che fanno anche stoccaggio. La loro attività fa da polmone allo scalo. Gli interporti invece sono stati costruiti con logiche immobiliari. Non sono molto utilizzati e non so se lo saranno in futuro. Basta pensare che i container nella darsena di Levante avranno il triplo degli spazi rispetto a quelli che hanno oggi. A quel punto non so se gli interporti saranno utili».

## «Serve coesione fra Napoli e Salerno»

NAPOLI. «Gli spedizionieri campani sono in un momento non facile, di stallo, che prende le mosse da quattro anni di commissariamento del porto», spiega il presidente di Accsea (associazione campana di corrieri, spedizionieri e autotrasportatori), Ermanno Giamberini, titolare della casa di spedizioni Con.Tra spa. «Ma il messaggio che voglio lanciare continua è di ottimismo. La Campania ha enormi potenzialità. Gli elementi per la svolta ci sono». Il porto di Napoli è rimasto per anni commissariato, in attesa di una riforma portuale che non arrivava mai. Nel frattempo i problemi si sono accumulati perché i progetti di sviluppo non avevano la spinta necessaria per essere portati a conclusione. Finalmente, lo scorso anno la riforma è stata approvata, con la nascita dell'Autorità portuale del mar Tirreno centrale, che riunisce i porti di Napoli e Salerno. Il ministro Graziano Delrio ha nominato presidente Pietro Spirito. La fusione con Salerno è stata posticipata alla fine del 2017 e alla guida del secondo scalo campano è stato mandato come commissario il segretario della nuova Authority, Francesco Messineo, già segretario generale a Salerno e poi presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara. Afferma Giamberini: «Il presidente Spirito, nominato a dicembre, si è mosso bene. Essendo napoletano, si è calato nei problemi con spirito pragmatico. L'ho ascoltato recentemente, ha invitato le comunità portuali di Napoli e Salerno alla coesione massima. Un invito che la nostra associazione Accsea, che è regionale, ha già fra i suoi obiettivi programmatici. Napoli e Salerno sono un sistema unico, bisogna convincersene ». Giamberini è presidente dell'associazione da dicembre 2016. Il padre era agente marittimo di Finmare, la famiglia è nel settore portuale da cinque generazioni. Il presidente sottolinea la sua doppia affiliazione: formazione a Napoli, sede principale della propria azienda, Con.Tra. spa, a Salerno. «Appartengo a entrambe le comunità, questo mi ha aiutato». Quali sono i problemi principali da affrontare per il porto? «Siamo rimasti immobili su due opere strategiche: lo scavo dei fondali per riportare la banchina del terminal container a condizioni accettabili e la realizzazione della darsena di Levante. In questo momento c'è un fermento di attività che mi fa ben sperare. Da un lato, il presidente Spirito porta avanti rapidamente gli interventi necessari, fra i quali il dragaggio è quello più immediato. Dall'altro le associazioni private di categoria sono guidate da una nuova generazione di imprenditori provenienti da aziende che hanno una tradizione nel porto». A far ben sperare sono anche le cifre dei traffici. Giamberini riporta gli ultimi dati sull'esportazione campana: «Rispetto al territorio nazionale, la Campania cresce di più, con un tasso di +9% nel 2016, dopo che già il 2015 era andato bene con +3,5%. Le imprese produttrici danno segnali di

## -segue

---

ripresa, dopo aver perso circa il 30% dal 2010 a causa della crisi. Il coordinamento dell'Autorità di sistema portuale aiuterà gli operatori al servizio del porto a sostenere questa ripresa». La riforma portuale, basata sul piano nazionale della logistica, spinge alla creazione di sistemi regionali o sovraregionali. La Campania, oltre a due porti, ha anche due interporti, a Nola e Mariglianese, che durante la crisi hanno stentato a partire. Giamberini pensa che siano utili entrambi e che possano dare molto all'economia regionale. Non è ancora chiaro quale sarà l'orientamento dell'Authority. «Riprenderà presto il servizio ferroviario dal porto verso gli interporti. L'Autorità di sistema portuale a breve indirà la gara. Non è ancora definito se il servizio toccherà uno o due interporti. A Salerno purtroppo il raccordo ferroviario non c'è più, perché interferiva con traffico cittadino. In un sistema virtuoso, la presenza di due porti e due interporti non è ridondante, ma può essere un'opportunità, se si sviluppa una sana concorrenza ». Gli spedizionieri chiedono anche che venga risolto il problema dei controlli ai container, rallentati dalla mancanza di personale delle amministrazioni pubbliche. «Auspichiamo che l'Agenzia delle dogane di Roma ponga attenzione al problema del personale, perché gli uffici locali stanno cercando di risolvere le criticità, ma al di là della buona volontà possono ben poco per la carenza di risorse».

## «Manca ancora la giusta remunerazione»

NAPOLI. Qual è lo stato di salute del porto, secondo il suo punto di osservazione? «Sicuramente lo stato di salute del porto di Napoli risponde Roberto Bucci, presidente del consiglio di amministrazione del Terminal Flavio Gioia dopo anni di immobilismo e assenza di strategia di sviluppo derivanti dal lungo periodo di commissariamento, non può ritenersi soddisfacente, ma bisogna riconoscere che le varie categorie professionali e imprenditoriali hanno dato il massimo per limitare i danni derivati. Allo stato siamo fiduciosi che finalmente con la nomina di Pietro Spirito a presidente dell'Autorità di sistema portuale potremo riscontrare la volontà e la capacità decisionale necessarie per recuperare il tempo perduto, sia per i dragaggi che per la rivalutazione degli spazi». Quali sono le prospettive per la portualità campana? «Spirito sta dimostrando la massima attenzione sia per Napoli che per Salerno: il presidente sostanzierà e rafforzerà l'efficienza di entrambi i porti a beneficio di tutto l'entroterra campano e del Sud Italia in termini di competitività e qualità dei servizi». La sua azienda come sta affrontando le importanti sfide della formazione e della digitalizzazione? «Da anni la Tfg persegue una politica di adeguamento e miglioramento delle proprie prestazioni con investimenti per operare in sicurezza e competitività. Diamo la massima importanza sia alla formazione che alla digitalizzazione, e siamo impegnati ad affrontare queste nuove sfide implementando i nostri sistemi. Purtroppo tutto il comparto marittimo soffre per la mancanza di una giusta retribuzione del capitale investito». Che cosa si aspetta dai vertici della nuova Autorità di sistema portuale? «L'efficienza del pubblico deve essere di sprono per il privato, e solo collaborando insieme possiamo guardare al futuro con maggiore fiducia e serenità. Pur coscienti dell'estrema complessità dell'attuale situazione, confidiamo nella serietà e nell'impegno del presidente e del segretario generale Francesco Messineo, e di tutta la squadra dell'Adsp». Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, punta molto sul trasporto su rotaia: quali sono le potenzialità del territorio campano? «Al momento le potenzialità sono limitate, ma tutti insieme dobbiamo sostanziare un atto di fede nel futuro iniziando con gradualità i collegamenti ferroviari per i retroporti di Nola e Marcianise, accettando di condividere i relativi sacrifici diretti allo sviluppo del ferro dal porto di Napoli. L'operatore che si aggiudicherà i collegamenti, purché ottenga dai terminalisti napoletani, o da qualsiasi altro soggetto, la garanzia del carico, dovrà realizzare l'economicità del servizio prerequisito essenziale per sviluppare un traffico su rotaia. Sicuramente con la Nuova Darsena le possibilità saranno maggiori e quindi è essenziale iniziare».

## «Napoli è finalmente pronta a ripartire»

*Spirito: «Ma piano con gli annunci, a parlare saranno i fatti». Vicino il traguardo dei dragaggi*

NAPOLI. Se, come si spera, verrà assegnata nei prossimi giorni la gara per i lavori di approfondimento dei fondali, a luglio potrebbero partire i dragaggi nel porto di Napoli, che finalmente dopo anni di commissariamento è a un passo dalla ripartenza, almeno dei lavori pubblici. Dunque l'escavo dei fondali, ma anche i collegamenti ferroviari e le altre opere attese da anni. «Ma a parlare ammonisce Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale NapoliSalerno devono essere i fatti e non i proclami. Se saremo a una svolta lo misureremo da qui. Sui collegamenti ferroviari, dopo l'accordo con Rete ferroviaria italiana sulla capacità, abbiamo completato la manifestazione di interesse. Nei prossimi giorni lanceremo la gara per i collegamenti ferroviari tra il porto di Napoli e gli interporti di Nola e Marcianise. Ci sarà un'impresa che vincerà la gara e ci auguriamo che ci sia il numero massimo di collegamenti tra quelli che la rete ferroviaria ha messo a disposizione del sistema. Nel protocollo d'intesa con Rfi abbiamo a disposizione cinque coppie di tracce giornaliere, che circoleranno di notte per il problema legato alla rumorosità. Metteremo ora a disposizione del mercato questa potenzialità e vedremo quale sarà la risposta delle imprese ferroviarie: mi auguro la massima possibile». NapoliSalerno: è iniziata l'integrazione, quali i primi passi? «A Salerno è stato nominato il commissario, Francesco Messineo, che è anche segretario generale dell'Adsp. Si tratta della migliore garanzia per gestire il traghettamento verso la confluenza che avverrà a fine anno. Stiamo intanto cominciando a lavorare assieme, nel rispetto della autonomia finanziaria e gestionale». Con la magistratura ancora al lavoro all'interno dell'Adsp, com'è il clima e quanto incide sull'operatività? «L'opera della magistratura è preziosa e stiamo collaborando assieme, nel rispetto dei ruoli diversi, per migliorare i meccanismi di trasparenza e legalità che sono primari elementi di ogni corretta azione amministrativa. Di conseguenza, usciremo rafforzati da queste vicende, con la barra dritta verso il conseguimento di parametri adeguati e coerenti, considerando il volume di investimenti che dobbiamo realizzare nei prossimi anni». È sempre ottimista come all'inizio del suo mandato? «Sono ottimista perché quando si esprime un disegno di cambiamento e di innovazione, serve guardare avanti ai traguardi che ci attendono, e non alle sabbie mobili del passato, che ci renderebbero ancora

## -segue

---

prigionieri». Logistica e Zona economica speciale per Napoli e Salerno: cosa significa per i due porti, quali le prospettive e i progetti. «Le zone economiche speciali sono un formidabile strumento per l'attrazione degli investimenti, e di conseguenza per il rilancio industriale e logistico. Il fatto che il governo abbia considerato i porti il perno di questa operazione è una decisione lungimirante, che implicherà responsabilità e determinazione per passare dal disegno normativo all'attuazione. In questo ci giochiamo un pezzo determinante del nostro futuro strategico. I porti di Napoli e Salerno, candidati a ospitare una delle Zes varate dal governo, avranno un'unità di gestione. Ora dovremo aspettare il lavoro del governo, che credo insieme alla Regione Campania, dovrà definire il perimetro esatto che sarà oggetto del decreto attuativo. Tocca poi al ministro del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, fare l'intesa con il ministro dello sviluppo economico». Dal rapporto presentato da Srm, il porto di Napoli esce ridimensionato nelle sue ambizioni, più uno scalo feeder che uno snodo per le meganavi, almeno nel traffico container. È per via della mancanza dei fondali o piuttosto al fatto di essere un porto troppo inurbato in città? «Intendiamoci sul concetto di meganavi. Se parliamo delle unità di ultima generazione, oltre i 20 mila teu, non è il mercato che è coerente con la vocazione dei porti campani e con il dimensionamento del nostro sistema produttivo. Non saremo mai un sistema portuale di trasbordo. Se invece parliamo delle navi da 14 mila 16 mila teu, noi ci dovremo essere, e arriveremo. Quindi non si tratta di ridimensionare o sovradimensionare. Dobbiamo essere solo capaci di dimensionare correttamente». Secondo lei Napoli potrebbe puntare di più a una funzione di collegamento tra Nord Europa e Nord Africa? «Sì, perché questi collegamenti sono vitali. Aggiungo però le connessioni con le Americhe, che sono parte rilevante della nostra struttura di exportimport. E infine, attraverso le connessioni col Pireo, manterremo un legame con la Via della Seta».

## Masucci: «Per Napoli è il momento del rilancio»

*Il membro del board: «Puntiamo sulla logistica»*

NAPOLI. «Dopo anni di immobilismo, dovuti prima ad una presidenza debole e poi a ripetuti commissariamenti, la nuova AdSp del Mar Tirreno Centrale offre a Napoli l'opportunità di un grande rilancio. Anche Salerno, che invece in questi anni ha fatto bene, può crescere ancora facendo sistema con un porto più grande. Questo cambio di rotta è legato e ne sono convinto alla scelta di un ottimo presidente e di un ottimo Segretario generale ». Così si esprime Umberto Masucci, entrato nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale quale rappresentante della Città Metropolitana accettando l'offerta del sindaco Luigi De Magistris. A spingere Masucci verso questa scelta la convinzione, dopo anni di esperienza nello shipping, di poter contribuire al rilancio del Porto. Convinto che Spirito e Messineo siano le persone giuste? «Sì, in base ad una semplice valutazione: Pietro Spirito, economista, ha nel suo curriculum, conoscenza dei porti ma soprattutto della logistica, quella logistica che il Ministro ed il Governo hanno messo al centro della riforma portuale inserendola nei provvedimenti conseguenti al Piano strategico. Francesco Messineo, ingegnere, ha avuto esperienze importanti nei porti e non solo (prima Segretario generale a Salerno e poi presidente a Marina di Carrara) e recentemente si è fatto apprezzare nella battaglia comune per la semplificazione delle normative nazionali sui dragaggi, materia questa fondamentale per i porti di Napoli e Salerno». La logistica ha dunque assunto un ruolo di primo piano? «Direi proprio di sì. Se la portualità italiana, e soprattutto quella del Mezzogiorno, ha perso posizioni negli ultimi anni, molto è dovuto ad una deficienza logistica dei nostri scali che, soprattutto al Sud, non conoscono la intermodalità ferroviaria ». La nuova AdSp come si sta muovendo? «Nata con la problematica di Salerno dentro/Salerno fuori, sotto la guida molto pratica di Spirito, abbiamo, come Comitato di Gestione, cercato di privilegiare gli aspetti concreti rispetto alle preoccupazioni politiche. Primi in Italia, abbiamo approvato il Piano Operativo Triennale che ha elaborato le opportunità e le strategie di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. La concretezza del lavoro ha sciolto molti dubbi anche agli operatori di cui credo ha poi tenuto conto il termine breve deciso dal Governo, al 31 dicembre 2017, per l'autonomia di Salerno. Anche la nomina di Francesco Messineo a Commissario per Salerno per questo limitato periodo mostra una volontà di rapida condivisione della realtà salernitana con quella di Napoli e Castellammare». Napoli, porto

## -segue

---

sempre difficile? «La nuova gestione dell'Autorità si è concentrata anzi tutto sulle zone occidentale ed orientale del porto. Ad Occidente la città ed il porto stanno giocando insieme una partita strategica fondamentale. Nel 2019 sarà completato il sottopasso di Piazza Municipio con la metropolitana che entrerà in porto. Ma lo scalo non può ricevere la Città in questo stato con un Molo Beverello (il terminal degli aliscafi, ndr) in una condizione da terzo mondo, con i camion parcheggiati, etc. Abbiamo pertanto ripreso rapidamente il progetto di waterfront che vinse la gara internazionale nel 2004 ed avviato con i progettisti una veloce progettazione esecutiva per le principali aree. Si parte dal Beverello dove, entro il 2019, sarà completata la nuova Stazione Marittima per gli aliscafi con le isole del Golfo» Tutto qui? «Certamente no. L'edificio abbandonato della ex Magazzini Generali ospiterà il grande Museo del Mare e delle Migrazioni, grazie anche ad una collaborazione proficua con il Museo del Mare di Genova. Il Molo San Vincenzo, mio chiodo fisso, sarà fruibile in parte entro l'anno. Da tempo, come Propeller, insieme ad altre associazioni, abbiamo combattuto, essendo al momento negato l'accesso per la presenza in radice della base della Marina Militare. Abbiamo condiviso con la Marina i comuni valori ed ora, con loro e con la città, stiamo mettendo a punto un protocollo che ne consentirà, entro l'anno, il passaggio e la fruizione. Sarà poi studiato il miglior utilizzo delle banchine del Molo San Vincenzo, circa mille metri lineari, che saranno finalmente disponibili per ormeggio di mega yacht e piccole navi da crociera». Avverte un clima diverso in porto? «Sì, in questi mesi ho potuto riscontrare un positivo lavoro di squadra con il Comune, la Regione, la Sovrintendenza e gli altri Enti interessati e questo mi fa ben sperare per poter raggiungere entro il 2019 una prima sistemazione dell'area occidentale del porto. Un obiettivo necessario in quanto nel 2019, oltre all'arrivo della Metropolitana in Porto, si svolgeranno, nel mese di luglio, le Universiadi ed il villaggio olimpico sarà ospitato nella Stazione Marittima con 10.000 atleti che alloggeranno su navi da crociera». E che mi dice della Darsena di Levante, diventata ormai una chimera? «Il nuovo Terminal Container si sta costruendo ma deve essere completato con i fanghi provenienti dagli escavi del porto: qui siamo finalmente partiti con la gara per i dragaggi che potranno iniziare a metà estate. Entro due/tre anni la nuova Darsena potrà essere completata e le altre banchine del porto potranno aumentare i loro pescaggi. Non dico che siano tutte rose ma, dopo tanti anni di immobilismo, tutto il sistema porto ha bisogno di metabolizzare e condividere i cambiamenti ».

## Convegno: La portualit  in Campania, tra criticit  e aspettative di sviluppo

Mercoled  28 giugno 2017, 10.30 Convegno: La portualit  in Campania, tra criticit  e aspettative di sviluppo Napoli, Stazione marittima Partecipano Giacomo Errico, commissario di Confcommercio Imprese per l'altalia della Campania Pietro Spirito, presidente dell' Autorit  di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Pasquale Legora De Feo, vicepresidente Assiterminal e Amministratore Delegato Conateco Raffaele Aiello, presidente Fedarlinea Paolo Ugg , presidente nazionale Confrasperto e vice presidente Confcommercio Imprese per l'altalia Sergio Iasi, amministratore delegato CIS - Interporto Francesco Pagni, direttore Operations presso Interporto Servizi Cargo Spa Pasquale Russo, segretario generale Confrasperto e direttore Confcommercio Imprese per l'altalia della Campania Vincenzo De Luca, presidente della Regione Campania Note Nel corso della giornata sar  presentato lo studio sulla portualit  campana a cura dell' ingegnere Marco Di Stefano in collaborazione con l' Ufficio Studi di Confcommercio-Imprese per l' Italia. Luogo: Stazione marittima Citt  : Napoli Partenza da: Percorso - Mostra tracciato Mostra street view.

## Dai terminalisti al Cis-Interporto, così Confcommercio tenta il sorpasso

*Oggi al porto convegno della sigla di Sangalli: «Noi massima espressione in termini di rappresentanza»*

Confcommercio, «raccolgendo le osservazioni e le esperienze di un vasto mondo produttivo di cui oggi è la massima espressione in termini di rappresentanza, ha ritenuto di mettere in campo un percorso di sensibilizzazione per discutere, porto per porto, sia sulle tematiche di ordine generale che riguardano la riforma del sistema portuale nazionale, sia per focalizzare l'attenzione sui temi locali, dando evidenza non solo dei punti di forza, ma anche dei punti di debolezza, delle criticità ovvero di quelle istanze troppo spesso e per troppo tempo disattese». E così la confederazione guidata a livello nazionale da Carlo Sangalli plana oggi su Napoli, o meglio sullo scalo marittimo partenopeo, dove ha promosso una giornata di battiti e confronti. Una prova di forza, nelle intenzioni, per dare sostanza a un tentativo peraltro dichiarato di porsi come interlocutore privilegiato del sistema delle imprese collegate al mare e alla logistica. Prova ne sia, il fatto che all'appuntamento questa mattina - che comincia alle 10.30 presso la sala Galatea della Stazione marittima - sono annunciate le presenze, tra gli altri, del timoniere del Cis Interporto, Sergio Iasi (i vertici del distretto nolano, uscito anni fa da Confindustria, sono molto vicini a Confcommercio, tanto che non è da escludere un'adesione formale in breve tempo) e dell'ad di Conateco e vicepresidente nazionale di Assiterminal, Pasquale Legora De Feo (che, al pari del leader nazionale dei terminalisti Luca Becce, ha confermato il progressivo raffreddamento dei rapporti con viale dell'Astronomia e i discorsi avviati con l'associazione di Sangalli, che alla fine del 2017 potrebbero sfociare in un'alleanza strutturata). Il convegno - dal titolo La portualità in Campania, tra criticità e aspettative di sviluppo - sarà aperto da Giacomo Errico, commissario regionale di Confcommercio Imprese per l'Italia: «Una giornata di discussione che vedrà protagonisti tutti i player dello sviluppo economico della Regione e non solo e che veda il sistema portuale al centro». Poi, sul palco, Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Raffaele Aiello, presidente Fedarlinea, Paolo Uggè, presidente nazionale Confrasperto e vicepresidente Confcommercio, Francesco Pagni direttore operations presso

## -segue

---

Interporto Servizi Cargo spa. A moderare i lavori, Pasquale Russo, segretario generale di Confrasperto e direttore Confcommercio Imprese per l' Italia della Campania.

Conclusioni affidate al governatore Vincenzo De Luca.

Nel corso della giornata sarà presentato lo studio sulla portualità campana a cura dell' ingegnere Marco Di Stefano in collaborazione con l' Ufficio Studi di Confcommercio. Un dossier che si articola in pochi ma importanti punti. Innanzitutto, «il Piano triennale presentato al ministro Graziano Delrio dimostra che molti progetti sono quelli rinnovati dal 2002 (15 anni) e che il 90% dei finanziamenti disponibili sono quelli della Regione Campania sul Por Fesr 2014/2020».

Ancora: «Le vere criticità risiedono nei tempi troppo lunghi nella gestione degli appalti, nei costi che lievitano smisuratamente e nella mancanza di una gestione organica delle concessioni demaniali. Dal 2015 non è stato aperto alcun nuovo cantiere del Grande Progetto.

Anche l' escavo non partirà per giugno come assicurato allo stesso ministro per l' inidoneità della darsena di Levante». Infine: «In 21 anni dalla riforma abbiamo avuto 3 presidenti e 3 piani regolatori portuali, tutti adottati ma nessuno approvato. Oggi abbiamo il quarto presidente ed avremo il quarto piano regolatore». Mentre restano ancora inadeguatamente affrontati i problemi dei costi delle concessioni demaniali, in ordine al tema dei diversi costi applicati per le diverse aree produttive».

Detto questo, «le analisi sviluppate sul Porto di Napoli nel periodo 2008-2016, a cavallo della più grave crisi finanziaria dell' ultimo secolo in un periodo connotato dall' assenza di una governance stabile dello scalo partenopeo, hanno evidenziato: una sostanziale tenuta dei traffici marittimi, alcuni dei quali caratterizzati anche da una crescita; una stabilizzazione ed una parziale crescita del sistema imprenditoriale; volumi di fatturato aggregato che confermano che lo scalo partenopeo risulta ancora il primo datore di lavoro della Campania».

## Il presidente

Francesco Russo è stato indicato dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio quale presidente dell' **Autorità portuale** di sistema del mar Tirreno Meridionale ma di fatto lo stesso non ha fino a ora preso possesso della guida dell' Ente. E infatti ancora è in sella il commissario Agostinelli.

Non ci sono ancora novità sul fronte dell' insediamento anzi, in base a quanto è dato sapere, non esiste alcun decreto ufficiale del ministero delle Infrastrutture che destina Russo al vertice dell' Authority.

## Autorità portuale di Gioia Tauro: chiusura positiva del Bilancio consuntivo 2016

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 27 GIU – Con il parere favorevole dei revisori, il Comitato portuale, riunitosi questa mattina nella sede dell’Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il Bilancio consuntivo relativo all’esercizio 2016.

L’Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un chiaro e ampio avanzo di amministrazione di oltre 66 milioni di euro.

Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l’attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l’Ente.

A tale proposito è stato rilevato l’aumento del valore di cassa nel corso del 2016. Iniziato con una consistenza di circa 105,9 milioni di euro, nell’esercizio dello scorso anno l’Ente ha adottato una serie di economie che hanno determinato un vistoso aumento di liquidità e, così, una chiusura di cassa quantificata in oltre 121 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importantissime, che hanno una chiara destinazione d’uso e sono immediatamente disponibili, da utilizzare per finanziare opere infrastrutturali.

Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l’ammontare delle riscossioni, effettuate nel 2016, pari a 40,8 milioni di euro mentre i pagamenti compiuti hanno avuto un valore di circa 25,4 milioni di euro. L’oculata gestione economica dell’Ente è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche all’abbattimento delle tasse d’ancoraggio che vengono rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell’Autorità portuale di Gioia Tauro.

## Gioia Tauro chiude 2016 con avanzo di 66 milioni

Con il parere favorevole dei revisori, il Comitato portuale di Gioia Tauro, riunitosi questa mattina nella sede dell'Autorità portuale (ancora commissariata), ha approvato il bilancio consuntivo 2016. L'ente, guidato dal commissario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un ampio avanzo di amministrazione di oltre 66 milioni di euro. **Aumenta il valore di cassa. Iniziato con una consistenza di 105,9 milioni di euro, nell'esercizio dello scorso anno l'authority ha adottato una serie di economie che hanno determinato un sensibile aumento di liquidità e, così, una chiusura di cassa quantificata in oltre 121 milioni di euro.** «Si tratta di somme liquide importantissime, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono immediatamente disponibili, da utilizzare per finanziare opere infrastrutturali», spiega in una nota l'ente portuale.

È stato rilevato anche l'ammontare delle riscossioni, effettuate nel 2016, pari a 40,8 milioni mentre i pagamenti compiuti sono stati pari a 25,4 milioni. Una gestione economica che, da diversi anni, si basa anche sull'abbattimento delle tasse d'ancoraggio che vengono rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Per il 2016 l'authority ha destinato 4 milioni di euro per questo sgravio. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la riorganizzazione delle concessioni demaniali del porto di Crotona, sottoposto ai membri del Comitato che a maggioranza hanno espresso parere favorevole. La prossima seduta del Comitato è prevista per fine luglio, quando si dovrà decidere la variazione di bilancio 2017, necessaria per sostenere le spese per la costituzione dell'Agenzia del lavoro portuale.

## Porti: Autorità Gioia Tauro, ok a bilancio consuntivo 2016

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 27 GIU - Si è chiuso con un avanzo di amministrazione di oltre 66 milioni di euro il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2016 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro guidata nell'ultimo esercizio da Andrea Agostinelli. Il documento - riporta un comunicato dell'ente - ha avuto stamani il parere favorevole dei revisori dei conti del Comitato portuale. "Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale - è detto nel comunicato - è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l'attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente. A tale proposito è stato rilevato l'aumento del valore di cassa nel corso del 2016. Iniziato con una consistenza di circa 105,9 milioni di euro, nell'esercizio dello scorso anno l'Ente ha adottato una serie di economie che hanno determinato un vistoso aumento di liquidità e, così, una chiusura di cassa quantificata in oltre 121 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importantissime, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono immediatamente disponibili, da utilizzare per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l'ammontare delle riscossioni, effettuate nel 2016, pari a 40,8 milioni di euro mentre i pagamenti compiuti hanno avuto un valore di circa 25,4 milioni di euro. L'oculata gestione economica dell'Ente è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche all'abbattimento delle tasse d'ancoraggio che vengono rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nello specifico, quindi, per l'anno 2016, al fine di sostenere la competitività dei propri porti e grazie alla riduzione della spesa corrente, così come previsto dalla normativa vigente, l'Autorità portuale ha destinato 4 milioni di euro per il rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione". "Tra gli altri punti all'ordine del giorno è stata, altresì, decisa - prosegue il comunicato - la riorganizzazione del programma delle concessioni demaniali del porto di Crotona, sottoposto ai membri del Comitato che, a maggioranza, hanno espresso parere favorevole alle definizioni presentate dall'Autorità portuale. La seduta si è conclusa con l'invito del Commissario straordinario Andrea Agostinelli, rivolto ai membri del Comitato portuale, a prendere parte alla prossima riunione di Comitato, in previsione per fine luglio, quando si dovrà decidere l'importante variazione di Bilancio 2017, necessaria a sostenere le spese di costituzione e di avviamento della neo l'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro". (ANSA).

## Chiusura positiva del bilancio dell'Authority di Gioia Tauro

GIOIA TAURO - Con il parere favorevole dei revisori, il Comitato portuale, riunitosi ieri mattina nella sede dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2016. L'ente, guidato dal commissario straordinario C. V. (CP) Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un chiaro e ampio avanzo di amministrazione di oltre 66 milioni di euro. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l'attenzione e la ponderatezza con cui è stata amministrata l'Autorità portuale. A tale proposito è stato rilevato l'aumento del valore di cassa nel corso del 2016. Iniziato con una consistenza di circa 105,9 milioni di euro, dell'esercizio dello scorso anno l'ente ha adottato una serie di economie che hanno determinato un vistoso aumento di liquidità e, così, una chiusura di cassa quantificata in oltre 121 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importantissime, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono immediatamente disponibili, da utilizzare per finanziare opere infrastrutturali. Dall'illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l'ammontare delle riscossioni, effettuate nel 2016, pari a 40,8 milioni di euro mentre i pagamenti compiuti hanno avuto un valore di circa 25,4 milioni di euro. L'oculata gestione economica dell'ente è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche all'abbattimento delle tasse d'ancoraggio che vengono rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nello specifico, quindi, per l'anno 2016, al fine di sostenere la competitività dei propri porti e grazie alla riduzione della spesa corrente, così come previsto dalla normativa vigente, l'Autorità portuale ha destinato 4 milioni di euro per il rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione. Tra gli altri punti all'ordine del giorno è stata, altresì, decisa la riorganizzazione del programma delle concessioni demaniali del porto di Crotona, sottoposto ai membri del Comitato che, a maggioranza, hanno espresso parere favorevole alle definizioni presentate dall'Autorità portuale. La seduta si è conclusa con l'invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, rivolto ai membri del Comitato portuale, a prendere parte alla prossima riunione di Comitato, in previsione per fine Luglio, quando si dovrà decidere l'importante variazione di Bilancio 2017, necessaria a sostenere le spese di costituzione e di avviamento della neo Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro.

## Il Piano regolatore del porto congelato: «Uscire dall'impasse»

*L' appello di Forza Italia: «Inaccettabili situazioni croniche di stand-by»*

Milazzo «È indispensabile uscire dall' impasse in cui si è arenato il Piano regolatore del porto».

È quanto chiede alle forze politiche cittadine il responsabile locale di Forza Italia, Lorenzo Italiano, dopo aver appreso sia le dichiarazioni del progettista Mallandrino «che da oltre un anno non sta più lavorando sullo strumento urbanistico» sia quelle dello stesso segretario dell' **Autorità portuale**, Di Sarcina, nell' ultimo Comitato portuale prima di trasferirsi a La Spezia. «In quella circostanza - sottolinea Italiano - il segretario nell' evidenziare che per il Prp del porto di **Messina** la Regione può proseguire l' iter già avviato nei mesi scorsi, ha detto che per quello di Milazzo "non è possibile al momento andare avanti in quanto ci sono ancora diversi elementi da chiarire e da definire". Cosa significa tutto questo? - prosegue Italiano. Ritengo indispensabile che l' **Autorità portuale** faccia chiarezza anche per rispetto della comunità milazzese che tanto si attende da questo piano regolatore ritenendolo importante per lo sviluppo».

L' attuale esponente di Forza Italia, ricorda ancora che «la questione dello strumento urbanistico del bacino **portuale**, la cui prima bozza, in continuo aggiornamento, risale a dieci anni fa, è stata affrontata dai consiglieri dell' attuale maggioranza nel corso di una riunione che è servita anche a far conoscere le nuove proposte formulate e messe su carta dal progettista, che prevedono un nuovo indirizzo per la zona di molo Marullo, così come voluto dall' attuale governo cittadino. Si pensava che tutto fosse definito alla luce anche del protocollo sottoscritto durante il mio mandato amministrativo, nel 2006.

Invece, e sinceramente non ne comprendo le ragioni, tutto continua a restare fermo. La città di Milazzo non può accettare situazioni di stand by croniche.

L' **Autorità portuale** non può più giustificare tali ritardi, specie dopo gli impegni assunti in aula consiliare dal presidente De Simone».

I tempi comunque, al di là delle buone volontà sempre se ci fossero, non sono rapidissimi in quanto il Piano deve essere, «dopo l' approvazione del Comitato **portuale**, inviato al ministero ed infine essere

approvato dal presidente della Regione. Si arriverà prima della fine del mandato non di Crocetta, ma del nuovo presidente della Regione che sarà eletto a novembre?». (r.m.)

## Tempi incerti sulle nuove banchine

milazzo Lavori di realizzazione delle nuove banchine, l' **Autorità portuale** ha comunicato ai presenti dell' ultimo Comitato che la Direzione lavori ha consegnato la perizia di variante «che necessita però di ulteriori correttivi per migliorare il rapporto costi/benefici» e non fornisce però alcun riferimento sulla possibile riapertura del cantiere.

La stessa **Authority** ha comunque chiesto ai propri uffici «la massima attenzione sulla questione per rasserenare gli animi a Milazzo dove vengono sparse notizie senza fondamento». Una autodifesa alla luce anche delle diverse prese di posizione delle forze politiche e di una lettera de sindaco di Milazzo difficilmente però giustificabile visto che al di là delle forme, l' unica certezza è che quelle banchine che avrebbero dovuto essere consegnate da tempo sono ancora in fase di completamento e necessitano almeno - stando sempre alle affermazioni del segretario generale dell' **Autorità portuale** - necessitano di altri 5-6 mesi di lavori. Insomma l' obiettivo è consegnare entro il 31 dicembre di quest' anno. Non resta che attendere anche se a Milazzo il rapporto con l' **Autorità portuale** è sempre più sfilacciato, specie dopo il mancato riscontro della stessa a relazionare in consiglio comunale così come avevano richiesto il consigliere Andaloro e lo stesso presidente Nastasi.

## Galizia nel comitato di gestione

OOO È l'attuale ingegnere capo della città metropolitana di Catania, Giuseppe Galizia il componente del Comitato di Gestione dell' **autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale designato ieri dal sindaco Enzo Bianco, come rappresentante della Città metropolitana. Galizia è stato consigliere di amministrazione di «Asac» e «Sac» dal 1997 al 2003 ed è stato anche componente delegato al **comitato portuale** di Catania per la città metropolitana etnea dal 2014 al 2016. (\*CESA\*)

## AP Sicilia Orientale: Giuseppe Galizia designato membro del Comitato di Gestione

(FERPRESS) – Catania, 27 GIU – Il sindaco della Città Metropolitana di Catania, Enzo Bianco, ha designato come membro del Comitato di Gestione dell’Autorità Portuale Mare di Sicilia Orientale l’ingegnere Giuseppe Galizia.

Galizia, laureato in Ingegneria Civile e dei Trasporti presso l’Università di Catania, dal 2010 è Ingegnere Capo della Città Metropolitana di Catania e, tra gli altri incarichi ha svolto il ruolo di Rup (Responsabile Unico del Procedimento) in importanti opere pubbliche nel settore della mobilità di competenza dell’Ente come “Sistema In Med – Logistica integrata del Mediterraneo. Piattaforma per la pianificazione del Trasporto Intermodale attraverso i corridoi della mobilità” e “Progetto dell’infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo Monorotaia tra i paesi Etnei e il Comune di Catania”.

L’ingegnere Galizia è stato consigliere di amministrazione di Asac e Sac dal 1997 al 2003, componente delegato al Comitato Portuale di Catania per la Città Metropolitana di Catania dal 2014 al 2016.

Il Comitato è composto da quattro membri designati rispettivamente dal Ministero dei Trasporti, dalla Regione siciliana dalla Città Metropolitana di Catania e dal Comune di Augusta ma che devono essere nominati dal Ministro dei Trasporti con apposito decreto.

## Cacciola: vedremo se modificare o fare appello

Il collegio del Tribunale amministrativo regionale di Catania parla di misura sproporzionata che cela «la sussistenza di una finalità di carattere eminentemente economico».

Lo stesso effetto, in buona sostanza, lo si poteva ottenere con limitazioni al traffico non onerose. E inoltre torna alla ribalta il tema della competenza delle aree con l' **Autorità portuale** intervenuta a sostegno dei ricorrenti e contro il Comune. I giudici trovano necessario, in caso di riproposizione dell' atto, il coinvolgimento dell' **Authority**, visto che le misure adottate dal Comune riguardano anche aree ricomprese in ambito **portuale**. È l' ennesimo capitolo di una contrapposizione che, purtroppo, non si è voluti mai risolvere del tutto, come dimostra anche la vicenda dell' utilizzo per la stagione estiva della cittadella fieristica.

«Sarà necessario un momento di approfondimento con i legali del Comune per valutare come formulare una nuova delibera che sia inattaccabile dal punto di vista formale, condivisa con la cittadinanza, a partire dal consiglio comunale che la rappresenta»: è la prima reazione da parte dell' assessore alla mobilità, il vicesindaco Gaetano Cacciola, il quale sottolinea come l' obiettivo deve essere quello di portare alla città un equo compenso del disagio derivante dalla commistione tra il traffico interno e quello di passaggio che comporta problematiche sia in termini di sicurezza che di impatto ambientale. Naturalmente - precisa l' assessore - se ci dovessero essere gli estremi, si valuterà anche l' opzione di ricorrere in appello, ricordando che, pur essendo stata spesso sotto l' occhio del ciclone e tormentone politico e mediatico, la delibera ha permesso a tutti i cittadini messinesi di non essere economicamente gravati dai costi imputabili alla funzione nodale che la città svolge nella rete viaria del Paese».

## Domiciliari a Fazio, il Tribunale della Libertà deciderà il 5 luglio

OOO Rinvio al 5 luglio prossimo il giudizio del Tribunale della Libertà di Palermo, relativo al ricorso presentato lo scorso 12 giugno dalla Procura di Trapani contro l'ordinanza con la quale il gip di Trapani, Caterina Brignone, ha rimesso in libertà, applicando il solo divieto di dimora a Palermo, Girolamo Fazio, ex deputato regionale, coinvolto assieme all'armatore Ettore Morace nell'operazione «Mare Monstrum». Una vera e propria tangentopoli attorno ai contributi per i trasporti marittimi siciliani. I magistrati di Trapani titolari della tranche trapanese dell'inchiesta, ieri mattina hanno prodotto una memoria integrativa per opporsi al provvedimento di revoca dei domiciliari disposti dal Gip lo scorso 3 giugno. Per la Procura di Trapani, a coordinare l'inchiesta è il procuratore aggiunto Ambrogio Cartosio con i pm Belvisi e Sardonì, le dimissioni di Fazio da deputato dell'Ars e il ritiro dalla corsa elettorale amministrativa, non escluderebbero il pericolo di inquinamento delle prove. Per questo hanno chiesto al Tribunale del riesame la revoca dell'ordinanza del gip e il ripristino degli arresti domiciliari per l'ex deputato. Girolamo Fazio è indagato per corruzione e traffico di influenze. L'indagine riguarda una maxi corruzione tra Trapani, Palermo e Roma, su contributi elargiti per sostenere l'onere pubblico nei collegamenti navali tra la Sicilia e le isole minori. Secondo gli investigatori l'ex deputato regionale Girolamo Fazio, avrebbe messo al servizio dell'armatore Ettore Morace la sua attività politica. L'atto di accusa è pesante, Fazio avrebbe fatto mercimonio del proprio incarico parlamentare. L'inchiesta è frutto di una attività investigativa condotta dai carabinieri di Trapani e Palermo e coordinata dalla Procura di Palermo. I provvedimenti di arresto furono eseguiti dai carabinieri lo scorso 19 maggio all'indosso delle liste per le elezioni amministrative a Trapani che vedevano protagonista proprio Girolamo Fazio tornato a concorrere per la poltrona di sindaco, dopo essere stato già primo cittadino dal 2001 al 2012. Fazio finì ai domiciliari, l'armatore Morace, in carcere. Una indagine che nel corso delle settimane si è andata allargando e che oggi vede Morace ancora ristretto ai domiciliari e Fazio, tornato libero il 3 giugno, con la sola misura cautelare del divieto di dimora a Palermo. E tra l'esecuzione dell'ordinanza e oggi, l'indagine si è ulteriormente.

# Informazioni Marittime

---

## Porti, nuovi manager nel team direttivo di GIP

Il Gruppo Investimenti Portuali (GIP) ha annunciato l'assunzione di due senior manager e la promozione di due manager a livello di gruppo. L'azienda che opera attività terminalistiche nel settore dei container nei porti di Genova e di Livorno e attività intermodali con la filiale Logtainer, recentemente è passata sotto il controllo dei fondi Infracapital e InfraVia.

Paolo Casali ha fatto il proprio ingresso in GIP in qualità di finance and integration director. Proveniente dal gruppo portuale Contship Italia, Casali avrà compiti di integrazione tra il SECH, il container terminal genovese di GIP, e Terminal Darsena Toscana (TDT) nel porto di Livorno.

Roberto Ferrari, che ha maturato varie esperienze in diverse realtà portuali, sarà invece il nuovo direttore generale del terminal SECH in sostituzione di Alberto Cortella, che dopo molti anni lascia l'azienda per assumere una nuova posizione di prestigio in un altro settore.

E' inoltre stata costituita la nuova posizione di direzione HR di gruppo, con l'incarico di responsabile di tutte le politiche di Human Resources di GIP affidato a Massimo Lavezzini, che mantiene la carica di direttore personale e qualità di SECH.

Infine è stata creata a Genova la direzione marketing di GIP di cui è entrato a far parte Massimiliano Cozzani, che negli ultimi anni ha ricoperto il ruolo di direttore commerciale di TDT.

## Genova SECH e Livorno TDT, arrivano i nuovi manager di Gip

**Genova** - Il Gruppo Investimenti Portuali (GIP) rafforza il proprio 'senior management team' nei settori Finanza, Commerciale e Human Resources (HR) per la piattaforma portuale costituita dai terminal container SECH di Genova e TDT di Livorno con l'assunzione di due senior managers di riconosciuta professionalità nel settore e con la promozione di due manager a livello di Gruppo. A seguito dell'investimento realizzato da Infracapital ed Infravia lo scorso Febbraio, GIP continua ad investire nel rafforzamento della propria organizzazione con l'obiettivo di offrire alla propria clientela servizi sempre più in linea con i migliori standard internazionali.

**Paolo Casali**, che ha ricoperto incarichi analoghi nel settore della portualità e proviene da Contship Italia Group dove ha avuto la responsabilità di varie posizioni fra cui Group Cfo, entra a far parte di Gip nella funzione di **Finance and Integration Director**, con compiti di **integrazione fra Sech e Tdt Livorno (Terminal Darsena Toscana)**.

**Roberto Ferrari**, che ha maturato varie esperienze in diverse realtà portuali, sarà il nuovo **Direttore Generale del Terminal Sech di Genova in sostituzione di Alberto Cordella**, che dopo tanti anni lascia l'Azienda per assumere una nuova posizione di prestigio in un altro settore. Viene inoltre costituita la nuova posizione di Direzione Hr di Gruppo. Massimo Lavezzini, mantenendo la carica di Direttore Personale e Qualità di Sech, assume anche l'incarico di responsabile di tutte le politiche Human Resources di Gip SpA (Sech e Tdt). Infine, nell'ambito di questa riorganizzazione è stata creata a Genova la Direzione Marketing di GIP, di cui è entrato a far parte Massimiliano Cozzani, che ha ricoperto negli ultimi anni il ruolo di Direttore Commerciale di Tdt.

# Schenone: «Fermiamo le mega-ships» / IL COLLOQUIO

Genova - Parla il numero uno di Gip. «Calata Bettolo? Sarà operativa nel 2020». «L'Italia dovrebbe fare come gli Stati Uniti: stoppare il gigantismo navale».

Genova - **Cambio di manager, investimenti, strategie e richieste al governo: Giulio Schenone va di corsa.** Da azionista, il numero uno di Medov, è diventato il timoniere del gruppo nato dell'operazione che ha portato i fondi Infravia e Infracapital a investire in Gip. Ha preso il testimone da **Gigi Negri** e ora guida le attività terminalistiche di Genova (Sech) e Livorno (Tdt). La nuova fase comincia adesso: Alberto Cordella che ha legato la propria storia professionale al gruppo, lascia l'azienda ed entrano due nuovi manager che «serviranno per strutturare l'organizzazione» come spiega Schenone. **Si tratta di Paolo Casali (da Contship) e Roberto Ferrari (nell'ultimo anno direttore generale del Terminal Messina).** Il Sech a fine maggio ha raggiunto 136.648 teu e conta di chiudere l'anno a 336 mila teu, in crescita rispetto all'anno precedente, mentre il Tdt di Livorno dovrebbe chiudere a 582 mila teu. **«Nella prima parte dell'anno abbiamo dovuto fare i conti con il cambio delle alleanze dei carrier e ora la situazione dovrebbe stabilizzarsi» dice Schenone.** La società è impegnata su due fronti: quello genovese prevede investimenti forti sul fronte di Bettolo, dove il consorzio dovrà impegnarsi per 156 milioni: «Stiamo lavorando con Msc per migliorare il business plan del 2013 sul quale l'Authority ha chiesto alcuni chiarimenti: dalla natura societaria (consorzio o srl), all'aggiornamento del piano, sino al modello di gestione di Sech e Bettolo. Stiamo valutando il modello migliore così da arrivare in breve tempo alla firma dell'atto sostitutivo di concessione: l'iter potremmo concluderlo già a settembre».

**I due terminal contenitori che si estendono tra Calata Sanità e l'inizio di Sampierdarena potrebbero essere gestiti come un'unica entità: «È ovvio che, se sceglieremo quella strada, potremo realizzare sinergie operative, razionalizzare investimenti e accelerare i tempi».** Il problema delle navi da 18 mila teu in quella parte di porto di Genova per Schenone non si porrà «prima di 5-6 anni perché non sono previste navi di quella capacità sulle rotte del Mediterraneo». Così Bettolo sarà alimentata dalle 14 mila teu, mentre si penserà a realizzare la nuova diga da 1 miliardo di euro: «Intanto vediamo di risolvere il problema con l'apertura a ponente dell'attuale diga».

## -segue

---

Quella nuova è un progetto lungo, complicato e costoso. La fase uno è l'apertura a ponente: è un'operazione meno costosa e più facile da realizzare. Da lì passerebbe tutto il traffico che va agli altri terminal, quando avremo le 18 mila teu in banchina». Serviranno comunque ancora tre anni prima di vedere le portacontainer nel terminal. «Dipende dalle decisioni operative, ma se saremo veloci, probabilmente a inizio 2020 potremmo far attraccare le prime navi».

Con Bettolo in funzione, il porto di Genova aggiungerà altri 5-600 mila contenitori. Sono volumi che Schenone è convinto possano arrivare: «Msc attualmente scala a Genova solo per alcuni servizi, perché il porto principale adesso è La Spezia. Msc ha sempre mantenuto fede ai propri impegni di portare volumi nei porti in cui investe e sono convinto sarà così anche per Bettolo. **Da dove arriveranno i volumi? Difficile fare previsioni con due anni di anticipo, se arriveranno da Valencia, La Spezia o altri porti. Il mercato cambia con rapidità**». Schenone è più preoccupato dal gigantismo navale che dall'overcapacity: «La comunità portuale italiana dovrebbe prendere una posizione nei confronti del gigantismo navale: come hanno fatto negli Usa». Secondo il Ceo di Gip il governo italiano dovrebbe stabilire la stazza massima consentita alle portacontainer per attraccare nei porti: «Perché gli Stati non possono correre dietro al gigantismo e continuare a spendere soldi per adeguare le infrastrutture portuali. Anche Assiterminal dovrebbe rilanciare con forza questa posizione».

### Occhi su Livorno

«Ci sarà sempre più integrazione tra il Tdt e il Sech: dobbiamo fare sinergie» annuncia Schenone che punta alla Darsena Europa, il progetto del terminal che l'Authority vuole realizzare nello scalo toscano: «Per noi è una priorità e presenteremo una manifestazione di interesse». Il bando scade il 29 settembre e il gruppo sta decidendo con quale formula presentarsi: «Stiamo vagliando più opzioni. Abbiamo la forza finanziaria, siamo corteggiati da diversi partner industriali, anche cinesi. Ritengo però che questa strada abbia diverse criticità».

### Il caso Culmv

Schenone si mette sulla scia di Luca Becce, presidente di Assiterminal che aveva detto: «Il modello Genova non esiste» e propone l'adozione dell'agenzia: «Il destino è nelle loro mani: anche la compagnia dovrebbe rendersi conto che la scelta può essere soltanto quella. Il governo ha già sposato questo modello e funziona in diversi porti italiani: serve soluzione strutturata e la costituzione dell'agenzia è la più praticabile».

# Il lungo addio della sinistra ai porti liguri / ANALISI

Genova - Un pezzo dei "forti rossi" sul mare aveva già ceduto quando Toti ha deciso di piazzare la bandierina del centrodestra sul porto di Genova.

Genova - Un pezzo dei "forti rossi" sul mare aveva già ceduto quando Toti ha deciso di piazzare la bandierina del centrodestra sul porto di Genova. Da governatore aveva il diritto di prelazione sulla nuova Authority che comprende anche Savona e l'ha esercitata nominando presidente, **con l'ok del ministro Delrio, Paolo Emilio Signorini.**

Che il vento fosse cambiato si era capito con la composizione del board, il nuovo organismo equiparato al consiglio d'amministrazione: su tre posti disponibili, due erano finiti in quota centrodestra. **Rimaneva solo Marco Doria, sindaco di Genova a difendere quello che è diventato, col tempo, un "fortino rosso".** Ora è caduto anche quel baluardo che assomiglia tanto ad un tabù. Il centrosinistra sarà fuori completamente dal governo dei porti di Genova e Savona. Doria sulla carta potrebbe restare nel comitato di gestione dell'Authority anche con sotto il regno di Bucci, ma l'ex sindaco aveva già annunciato l'intenzione di rimettere il mandato nelle mani del nuovo primo cittadino. Il centrodestra però non intende confermare Doria: «Noi non chiediamo la testa di nessuno, ma siamo convinti che l'ex sindaco terrà fede a quanto aveva promesso» spiega Edoardo Rixi, l'assessore regionale ai porti che ha in mano il dossier - e le candidature - dei papabili alla sostituzione.

**Lo schema è confermato e prevede l'accoppiata: chi farà "l'assessore almare" nella giunta di Bucci, dovrà occuparsi di spiagge, ma anche di banchine e nella strategia del nuovo sindaco, sarà la voce del Comune in porto.** La Lega giocherà un ruolo di peso nella scelta e vuole un tecnico, come è stato per la nomina di Francesco Parola, il professore vicino a Rixi, nel board su indicazione regionale. Il nome ricorrente è quello di Maurizio Maresca: il professore, già super consulente di Marta Vincenzi ai porti e oggi voce ascoltata dalla giunta regionale, sarebbe tra i candidati. Però c'è almeno un ostacolo: Maresca non vorrebbe ricoprire il doppio ruolo, assessore e membro del board. Così nei vertici delle ultime ore, si sarebbe messo a punto almeno l'identikit alternativo: una figura tecnica d'area, che proviene dal mondo dell'Università ed esperta del settore. Un professore insomma, ma non dovrebbe essere Enrico Musso che non rientra nei piani della Lega.

## -segue

---

Così emerge la figura di Gian Enzo Duci, numero uno di Federagenti, presidente del cda del Teatro Stabile. La new entry potrebbe essere invece Claudio Ferrari, il professore che aveva sostituito Enrico Musso durante l'esperienza romana. In ogni caso il nodo sembra verrà sciolto a breve.

**La valanga di centrodestra si abatterà anche a La Spezia, dove la partita è però più complicata.** Il sindaco Federici aveva nominato nel board del porto guidato da Carla Roncallo, la dirigente del Comune Laura Niggi. «Mi auguro che si dimetta anche lei così che il nuovo sindaco possa procedere alla nomina» spiega Rixi. Lo spoil system cambierà gli equilibri e il centrosinistra finirà in minoranza: il centrodestra potrà infatti contare su due membri (quello di nomina regionale e la nuova figura indicata dal sindaco Peracchini), mentre al Pd rimarrebbe solo l'esponente della Regione Toscana, perché forse anche i grillini, che hanno vinto a Carrara con Francesco De Pasquale, potrebbero chiedere di nominare un loro uomo nel board. Così la sinistra ligure esce dai porti.

## Porto di Genova: Capitaneria consegna premi a piloti, ormeggiatori e rimorchiatori

(FERPRESS) – Genova, 27 GIU – Si è svolto stamattina presso la sede della Capitaneria di porto di Genova l'incontro dei Piloti dei Porti del Nord Tirreno, al quale oltre ai rappresentanti dei Corpi Piloti dei Porti di Genova, Livorno, La Spezia e Savona, ha partecipato anche la Dott.ssa Maria Cristina FARINA, Capo Divisione della Direzione generale dei trasporti marittimo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

È stata l'occasione per la consegna dell'abilitazione, al termine di un percorso addestrativo svolto presso il Comando Base Aeromobili della Guardia Costiera di Sarzana, a 8 piloti del porto di Genova, La Spezia e Livorno. Come previsto da uno specifico protocollo operativo siglato dall'Ammiraglio Pettorino, Comandante del porto di Genova, e la FEDE-PILOTI, sarà ora possibile elitrasportare e verricellare un pilota abilitato su eventuali navi mercantili in situazioni di emergenza, per meglio gestirne le operazioni di soccorso.

L'Ammiraglio Pettorino ha avuto modo anche di mostrare al pubblico presente per la visita guidata organizzata nella mattinata, nell'ambito del programma settimanale dello Shipping Week, i recenti riconoscimenti che i tre servizi tecnico-nautici del Porto di Genova – Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori – hanno ricevuto in occasione del 2° Forum sulla Sicurezza nei Porti, svoltosi a Ravenna lo scorso 25-26 maggio.

Si tratta del "Premio per la Sicurezza del Trasporto marittimo" che proprio il Forum ha riconosciuto ai servizi del porto di Genova in relazione a due importanti operazioni brillantemente portate a termine dagli stessi: l'assistenza alla Porta-container COSCO Africa che la notte del 4 marzo 2015, ruppe gli ormeggi nel Porto di Prà-Voltri a seguito del forte vento, e la conduzione del relitto della Costa Concordia all'interno del bacino n° 4 delle Riparazioni navali, quale ultima fase della sua demolizione.

# Cyber attacco a Maersk: colpiti 17 terminal

Genova - Sistemi informatici e telefoni bloccati negli uffici. Problemi anche per i due terminal di Rotterdam.

Genova - Il conto adesso è salito a 17 terminal. Tanti sono quelli che hanno subito danni all'operatività per **il cyber attacco che ha bloccato i sistemi informatici dell'intero gruppo danese.**

In particolare lamentano problemi seri i due terminal di Rotterdam e altri 15 porti nel mondo. Negli uffici di molti scali i telefoni sono rimasti muti per lungo tempo ed era difficile contattare i dipendenti del gruppo.

LEI E I SUOI ALTERNI

## Che guerriglia fra Rossi e il Pd E la Regione va al rallenty

di **Claudio Bozza**

Veti e controveti tra il Pd e il governatore scissionista: in Regione lo stallo politico diventa anche amministrativo, con il governo della Toscana che procede al rallenty. A far precipitare le cose, l'addio al Pd di Rossi e la batosta degli stessi dem alle amministrative.

a pagina 6

Veti e controveti tra il Pd e il governatore scissionista: in Regione lo stallo politico diventa anche amministrativo, con il governo della Toscana al rallenty. Enrico Rossi ha mollato i Democratici lo scorso 20 febbraio, per accasarsi in Mdp con Bersani e D'Alema. Già allora le cose non andavano benissimo, visto che in Consiglio regionale c'era (e c'è) una bulgara maggioranza renziana e Rossi era in campo contro Renzi per tentare di strappargli la segreteria alle primarie. Ma dopo l'addio al Pd del governatore, a metà febbraio, tutto è precipitato. In aula, dove 23 consiglieri Pd su 40 sono fedeli all'ex premier, dalla giunta arrivano davvero pochi provvedimenti da approvare, in particolare quelli che rischierebbero di essere bocciati, aprendo una crisi difficilmente governabile. Rossi, in somma, può contare sull'appoggio di una sola consigliera (Serena Spinelli) e politicamente nessun assessore della sua giunta, neanche i fedelissimi Vittorio Bugli e Vincenzo Ceccarelli, l'ha seguito in Mdp. Un'agibilità politica ridotta ai minimi termini. Tanto che, solo per fare un esempio, a marzo, erano stati gli stessi assessori Saccardi, Remaschi, Fratoni e Ciuffo a bocciare la nomina di **Giuliano Gallanti**, ex numero uno dell'Autorità portuale di Livorno, che il governatore voleva come consulente sulle politiche portuali e marit-

## La guerriglia tra Rossi e il Pd mette il rallenty alla Regione

Dopo la scissione, pochi atti della giunta in Consiglio e rapporti freddi con il governo Gentiloni

time. Rossi, almeno a consultare l'archivio on line del Consiglio regionale, non interviene in aula dal 14 dicembre. Il passaggio del governatore a Mdp ha inoltre danneggiato notevolmente il rapporto con il governo nazionale, riducendo, ad esempio, il peso politico sulle infrastrutture. Il progetto per la Tirrenica — opera chiave per la costa, che sembrava ad una svolta dopo oltre 30 anni — è stato di fatto congelato dal ministro Delrio, così come sta procedendo a rilento il progetto per la Darsena Europa a Livorno. Mentre di certo la Regione non sta spingendo per favorire lo sblocco del terminal valorizzatore della Piana.

«In questa fase è interesse generale che non si rompano i rapporti nel governo della Toscana — riflette Eugenio Gianì, presidente del Consiglio regionale — Però è oggettivo che l'aula si sta assumendo delle responsabilità che in condizioni ordinarie non avrebbe assunto. È indubbio che Rossi si sta concentrando molto di più sulla querelle politica del centrosinistra che sui problemi della Toscana». C'è il rischio di una sfiducia? «Sono convinto che anche per lui le cose si assesseranno — aggiunge Gianì, fedelissimo renziano — Se vuole rimanere al suo posto sarà lui stesso ad assicurare una maggiore presenza. Quello che però dà fastidio sono le dichiarazioni cattive contro Renzi, che non hanno senso. E a fronte di una mancata lealtà diventa tutto più difficile», visto che il leader Pd è finito al centro di un fuoco di fila dopo i negativi risultati di queste amministrative. Di pararsi di governo non vuole però sentir parlare Serena Spinelli, l'unica consigliera che ha seguito Rossi fuori dal Pd: «Non vedo veti e controveti all'interno della nostra maggioranza: in commissione stanno procedendo secondo i tempi molte leggi — spiega —

Presto porteremo a termine anche la riforma sanitaria con il governo clinico, cioè il provvedimento che riorganizza la sanità in termini di procedure». E poi: «Abbiamo scritto il testo unico sulla disabilità e stiamo lavorando sull'edilizia residenziale pubblica — aggiunge la consigliera della sinistra — Io tutto questo rallentamento non lo vedo. Sulla Tirrenica c'è stato uno stop? Bisogna chiedere al ministro Delrio. Rischio sfiducia per Rossi? Faremo un'attenta riflessione. Queste sono giornate particolarmente intense: la sinistra ha perso importanti città della Toscana. Ma all'orizzonte non vedo un problema di sfiducia».

**Claudio Bozza**  
claudio.bozza@rcs.it

© RIPRODOTTO CON PERMESSA

### Le tappe

● Nel 2015 Enrico Rossi, candidato del Pd alle Regionali, viene confermato governatore

● Nel febbraio 2017 Rossi rompe con Renzi ed esce dal Pd, fondando insieme a D'Alema, Bersani e Speranza l'articolo 1 - Mdp

● In Consiglio regionale solo una consigliera, Serena Spinelli, lascia il Pd e aderisce a Mdp

● In Consiglio la maggioranza è saldamente in mano al Pd, i cui consiglieri sono in gran parte renziani

**-segue**

## **Faccia a faccia fra Velo e la giunta camerale In ballo anche la Zona Economica Speciale**

**“Credo nel rapporto con i corpi intermedi e sono qui per questo; bisogna confrontarsi con le rappresentanze di interessi diffusi: si deve ascoltare, compensare e spiegare”. Lo ha detto la sottosegretaria all'ambiente Silvia Velo incontrando il presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda in apertura di seduta con la giunta: sotto i riflettori anche idee come l'istituzione di una Zona Economica Speciale.**

**Per Breda anche se il governo sostiene di aver ridotto le tasse, le imprese non se ne sono accorte: talvolta la politica non ha la visione complessiva dell'aumento dei costi a carico dei cittadini e imprese. Velo ha dato indicazioni pratiche su come procedere in merito a questioni che rientrano nella sua competenza, come la crisi idrica ed il problema dei depuratori. Poi ha messo in rilievo alcune questioni: a cominciare dal sistema portuale toscano (“è ancora tra le priorità nazionali?”), dalle infrastrutture (“sono preoccupata, dovete fare massa critica”), sulla Tirrenica (“non se ne sa più nulla”). Infine ha detto che farà il punto della situazione con il governatore Rossi.**



Luigi Negri



Giulio Schenone



Al lavoro fra i contenitori sul piazzale del terminal Tdt in Darsena Toscana

## “Incamiciati” a 40 metri i pozzi del Marzocco

Una operazione di grande rilevanza tecnica che sarà completata con il microtunnel per spostare i tubi dell'Eni - I tempi e le prospettive

LIVORNO - Un'operazione colossale, quasi sotto silenzio per mesi ma tra le più innovative anche a livello ingegneristico: è quella che si sta completando in questi giorni nella “strettoia” del canale industriale di Livorno, praticamente sotto la torre del Marzocco da una parte e sul Magnale dall'altra, allo scopo di eliminare una volta per tutte i tubi dell'Eni che attraversano allo scoperto la via d'acqua riducendone larghezza e pescaggio.

L'opera, seguita dall'ufficio tecnico dell'Autorità livornese diretta dall'ingegner Enrico Pribaz, consiste in due grandi pozzi verticali di profondità fino a quasi 36 metri, entrambi “incamiciati” con cemento per impedire



Nella foto: Il “pozzo” per il microtunnel sotto il Magnale.

infiltrazioni d'acqua, che consentiranno di scavare sotto il canale un microtunnel per ospitare i tubi dell'Eni da trasferire. In questo modo, sottolinea una nota dell'Autorità portuale presieduta da Stefano Corsini, sarà possibile

recuperare per la “strettoia” del Marzocco una larghezza di ulteriori 70 metri con una profondità di oltre 11,50 metri, adatta a navi fullcontainers da 7/8 mila teu. Al momento sono state completate le “cunicie” impermeabilizzanti fino a 40 metri; a breve si comincerà a scavare il materiale intero per arrivare ai 6 metri di progetto. A Ferragosto dovrebbe essere pronto il primo pozzo, quello del Magnale, mentre il secondo sarà completato a ottobre. Poi occorreranno 2 mesi per scavare il microtunnel e a quel

punto toccherà all'ENI spostare i tubi. La speranza è che tutta l'opera possa essere completata entro i primi mesi dell'anno nuovo per aprire la Darsena Toscana alle navi più grandi.

## Giallo a bordo della nave da crociera

Roberta Grassi Brindisi. Simone non è ancora stata trovata e ora, nel timore che possa esserle accaduto il peggio sulla nave da crociera a bordo della quale lavorava, si indaga per omicidio volontario. Il fascicolo è del pm di Brindisi Milto Stefano De Nozza, al lavoro ci sono i poliziotti della Polmare: si cerca di fare luce sulla scomparsa di Simone, una donna di 35 anni, una addetta alle pulizie della nave "Msc Musica" partita da Venezia il 18 giugno scorso e arrivata a Brindisi nel primo pomeriggio del 19. Simone Scheuer Souza, marittima brasiliana, sembra essere svanita nel nulla.

L'allarme era stato dato alle 3 della notte quando il gigante del mare, l'enorme hotel galleggiante che stava solcando l'Adriatico, era stato costretto ad arrestare la navigazione e tornare indietro, più o meno all'altezza di Pescara. Una collega di Simone ne aveva segnalato la sparizione. La donna non risultava essere scesa dalla "Musica" a Venezia, porto da dove la nave era partita alle 17.

I sistemi di tracciabilità delle navi da crociera, come assicurato dalla stessa compagnia agli inquirenti, sono impeccabili. L'ingresso e l'

uscita di qualsiasi passeggero o membro dell'equipaggio vengono registrati per mezzo di un tesserino elettronico, tutto ciò lo si fa anche per garantire l'osservanza dei dispositivi antiterrorismo.

Gli investigatori hanno acquisito le immagini delle telecamere di bordo e le stanno visionando. Sono anche state ascoltate persone vicine alla donna che dal Brasile si era trasferita a Venezia e che, a quanto riferito dalla madre e dal fratello, non stava vivendo un periodo particolarmente difficile. Era felice per il lavoro che aveva trovato. Pare che avesse una relazione con un collega, circostanza che è oggetto di approfondimenti da parte degli inquirenti.

Le verifiche vanno avanti, così come le audizioni. Le ricerche in mare sono invece cessate dopo alcune ore dalla segnalazione della scomparsa di Simone. Sono stati impegnati mezzi navali e aerei delle capitanerie di porto di Pescara, Ancona e Venezia. Nulla da fare.

*ROBERTA GRASSI*

## Solo 35 portuali hanno accettato di... licenziarsi

Alfonso Naso Reggio Calabria Solo 35 portuali su oltre 1200 dipendenti di Medcenter Container Terminal hanno risposto positivamente alla richiesta dell'azienda di licenziarsi volontariamente e accettare il passaggio nell'Agenzia del Lavoro portuale rinunciando a fare causa. Oggi dovrebbero arrivare le lettere di licenziamento che sono state già inviate dall'azienda. E mentre si assiste a questo triste epilogo della vertenza che invece viene da più parti decantato come una vittoria (eppure doveva rilanciarsi questo porto, invece...) l'Autorità Portuale ha approvato il suo bilancio consuntivo per il 2016. Al termine della seduta il commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha invitato i membri del Comitato portuale, a prendere parte alla prossima riunione di Comitato, in previsione per fine luglio, quando si dovrà decidere l'importante variazione di Bilancio 2017, necessaria a sostenere le spese di costituzione e di avviamento della neo Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia.

«L'Ente - si legge in una nota - ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un chiaro e ampio avanzo di amministrazione di oltre 66 milioni di euro.

Nel documento è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l'attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente. A tale proposito è stato rilevato l'aumento del valore di cassa nel corso del 2016.

Iniziato con una consistenza di circa 105,9 milioni di euro, nell'esercizio dello scorso anno l'Ente ha adottato una serie di economie che hanno determinato un vistoso aumento di liquidità e, così, una chiusura di cassa quantificata in oltre 121 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importantissime, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono immediatamente disponibili, da utilizzare per finanziare opere infrastrutturali».

«L'oculata gestione economica dell'Ente è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche all'abbattimento delle tasse d'ancoraggio che vengono rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nello specifico, quindi, per l'anno 2016, al fine di sostenere la competitività dei propri porti e grazie alla riduzione della spesa corrente, così come previsto dalla normativa vigente, l'Autorità portuale ha destinato 4 milioni di

## -segue

---

euro per il rimborso delle tasse d' ancoraggio alle compagnie di navigazione. Tra gli altri punti all' ordine del giorno è stata, altresì, decisa la riorganizzazione del programma delle concessioni demaniali del porto di Crotona, sottoposto ai membri del Comitato che, a maggioranza, hanno espresso parere favorevole alle definizioni presentate dall' **Autorità portuale**». Quindi bilancio positivo in termini di risorse per l' **Autorità portuale** che ogni anno accumula. Adesso la sfida più importante è quella di costituire e far funzionare questa Agenzia dove saranno collocati i 380 lavoratori che usciranno dal bacino di Medcenter Container Terminal. In questa attività il ruolo principale spetta all' **Autorità portuale**. Magari con un presidente...

## Museo regionale poco pubblicizzato Crocieristi altrove

Sonia Sabatino È stata "salutata" con un' inaugurazione in pompa magna l' apertura del MuMe, il Museo regionale di viale della Libertà, lo scorso 16 giugno, ma ora bisogna renderlo "appetibile" e fruibile anche per i turisti che visitano la città.

Proprio ieri, infatti, è approdata al molo Marconi del porto peloritano la nave Msc Meraviglia. E, ancora una volta, crocieristi dirottati verso Taormina, l' Etna ed altri luoghi della provincia **messinese**. Uno schiaffo, quindi, alla città dello Stretto, alle sue bellezze e ai suoi beni architettonici. Molti di questi sono ospitati proprio al "MuMe", struttura però non ancora ben pubblicizzata e con un percorso in itinere: è stata solo stampata una cartina illustrativa multilingue ma al di là di questo niente più. Non è ancora stata stipulata alcuna convenzione che materialmente possa aiutare al museo interregionale e non solo: «Probabilmente ci orienteremo per un accordo con il tram. Al momento indichiamo solo le fermate in cui scendere, che sarebbero il capolinea e quella di villa Dante per chi vuole visitare il Cimitero monumentale, anch' esso molto richiesto e apprezzato», ha spiegato Marco Bellantone, consulente per la Gestione dell' accoglienza e flussi dei crocieristi per l' assessorato al Turismo del Comune di Messina.

«L' Autorità portuale e l' assessorato al Turismo del Comune di Messina hanno istituito l' ufficio di coordinamento, un' entità che raccoglie le istanze degli operatori turistici e degli armatori delle navi e cerca di creare una sinergia d' intenti. Si cerca, quindi, di rispondere alle esigenze diverse di chi approda a Messina - ha aggiunto Bellantone -. Se gli armatori ci chiedono una determinata e specifica escursione, ad esempio, noi li mettiamo in contatto con il territorio di riferimento. Poi quello che accade tra di loro non è una questione che ci compete.

Msc Meraviglia rappresenta una nostra conquista che ci inorgoglisce perché da sola riesce a portare in città 170.000 persone l' anno e i numeri cresceranno nel 2019».

Soddisfatta anche una Tour Services dell' Msc, Claudia Fragapane, secondo cui «la Sicilia è tutta bella e noi cerchiamo di dare l' input per tornare così per meglio apprezzare questi splendidi luoghi. Abbiamo saputo dell' apertura del Mume e sicuramente lo consiglieremo a bordo.

Un' altra cosa che viene pienamente apprezzata è la sicurezza della città di **Messina**, qui i crocieristi

scendono sereni e senza preoccupazioni, cosa spesso che non è garantita in altre città europee».

Certo, è necessario, aggiungiamo noi, accelerare i tempi per garantire i servizi mancanti, soprattutto in un momento in cui bisogna rilanciare non soltanto il buon nome della città dello Stretto ma anche il settore turistico, che potrebbe determinare importanti ricadute anche e soprattutto i termini economici.

## Ecopass, arriva lo stop del Tar

Finisce l'era dell'ecopass, il ticket di attraversamento introdotto durante l'amministrazione Buzzanca a titolo di risarcimento del disagio subito dal passaggio dei tir nel centro città. La delibera di Consiglio comunale n. 53/C del maggio 2013, avente ad oggetto "Previsione di nuove " Zone a traffico limitato" poste in prossimità degli imbarchi cittadini in funzione disincentivante per i veicoli in attraversamento dello Stretto di Messina ", ha subito oggi un brusco stop per via della sentenza del Tribunale amministrativo che ha accolto il ricorso presentato dalla Cooperativa agricola, con l'intervento ad adiuvandum dell'Autorità Portuale di Messina. Il ricorrente ha evidenziato una serie di vizi nel procedimento, in particolare il mancato aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, ed il Collegio giudicante gli ha dato ragione. «Il Comune di Messina - si legge nella sentenza (vedi qui integralmente) - non avrebbe potuto adottare alcuna misura sperimentale, ma avrebbe dovuto fin dall'inizio provvedere all'aggiornamento del P.U.T. per l'inserimento della tariffazione degli accessi alle ZZTL; in ogni caso, anche a voler ammettere che sussistessero le condizioni per l'avvio di una misura sperimentale e transitoria - ciò che nei fatti è avvenuto - è indubbio che si trattava di una misura a scadenza e che alla scadenza del periodo di sperimentazione - aprile 2012 - il Comune avrebbe dovuto procedere all'aggiornamento del P.U.T. secondo quanto previsto dalla specifica normativa ». L'assessore alla Mobilità, Gaetano Cacciola, nel commentare la notizia, spiega "che sarà necessario un momento di approfondimento con i legali del Comune per valutare come formulare una nuova delibera che sia inattaccabile dal punto di vista formale, condivisa con la cittadinanza, a partire dal Consiglio comunale che la rappresenta, e che possa portare alla città un equo compenso del disagio derivante dalla commistione tra il traffico interno e quello di passaggio che comporta problematiche sia in termini di sicurezza che di impatto ambientale. "Naturalmente - precisa l'Assessore - se ci dovessero essere gli estremi, si valuterà anche l'opzione di ricorrere in appello, ricordando che, pur essendo stata spesso sotto l'occhio del ciclone e tormentone politico e mediatico, la delibera ha permesso a tutti i cittadini messinesi di non essere economicamente gravati dai costi imputabili alla funzione nodale che la città svolge nella rete viaria del Paese". DLT.

*Danila La Torre*

## Cantiere del porto Oriti: precedenza ai lavoratori locali

OOO Imminente l'avvio dei lavori del porto di Sant' Agata Militello, interviene il coordinatore della Cgil di Sant' Agata Biagio Oriti: «Bisogna dare opportunità di occupazione ai lavoratori del comprensorio». «Dopo un lungo iter siamo vicini all'apertura del cantiere degli interventi di completamento del porto, auspichiamo e chiediamo che venga data possibilità di occupazione ai lavoratori del comprensorio», conclude Oriti. (\*FALA\*)

### Augusta, Assoporto dopo la nomina di Capuano: "Chiuso il capitolo Comitato di gestione, adesso bisogna iniziare a programmare"

Nella giornata di ieri il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, ha formalizzato al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Andrea Annunziata, il nome del componente del Comune di Augusta in seno comitato di gestione. Si tratta Domenico Capuano. Agente **marittimo** raccomandatario, ha anche competenze in diritto della navigazione e logistica integrata ed un master in Sistemi di Gestione Integrata. Con la designazione da parte del Sindaco Maria Concetta Di Pietro di Domenico Capuano e con la nomina da parte del sindaco di Catania di Giuseppe Gulizia, nel comitato di gestione dell' autorità di sistema del mare della Sicilia Orientale si chiude così una fase cruciale. " Siamo soddisfatti come Assoporto Augusta - afferma la presidente Marina Noè - della nomina del professionista di Augusta che è anche un nostro associato, a dimostrazione che abbiamo cercato, sin dal primo momento, di dare un importante contributo mettendo a disposizione il patrimonio professionale e umano dell' associazione . Assoporto Augusta, continuerà ad assicurare al costituendo comitato di gestione il proprio supporto e non farà mancare il contributo di idee e di progetti. Oggi La priorità è mettere in moto la macchina amministrativa/logistica dell' Autorità che per troppo tempo è rimasta ferma, tra un commissario e l' altro" . Per la Noè adesso è necessario moltiplicare gli sforzi per cercare di recuperare il tempo perduto. " Auspichiamo - prosegue - che anche l' Organismo di partenariato della risorsa mare, previsto dalla legge di riforma dei porti, che affianca il Comitato di gestione nei processi decisionali su vari aspetti legati allo sviluppo del porto possa essere designato e diventare operativo" . L' organismo ha funzioni consultive, esprime parere obbligatorio, ma non vincolante ed è composto da un rappresentante di ciascuna categoria portuale ed è il luogo deputato al necessario coinvolgimento delle categorie produttive, un tempo presenti nei comitati portuali. " Sono già arrivate delle indicazioni - ancora il presidente di Assoporto Augusta - , esortiamo le altre categorie a nominare i propri componenti in modo da completare l' assetto organizzativo dell' Autorità di sistema del mare e consentire l' avvio e il rilancio dello sviluppo del territorio, a partire dall' infrastrutturazione delle aree portuali e dall' argomento attuale che riguarda il nuovo sistema di combustione per il **trasporto marittimo**, il Gnl. L' obiettivo dei porti più

## -segue

---

importanti è di creare punti di servizio per lo stoccaggio e il rifornimento delle navi che utilizzeranno questo sistema di propulsione. Una rivoluzione ecologica che non deve trovare un porto come Augusta impreparato. Assoporto Augusta ieri ha partecipato al convegno che si è tenuto all' Hotel Nettuno di Catania dove erano presenti il sottosegretario On. Giuseppe Castiglione, il presidente dell' Autorità Andrea Annunziata, il direttore generale del Trasporto **marittimo** Enrico Maria Pujia e l' eurodeputato Salvo Pogliese, membro della Commissione **Trasporti** UE. Assoporto Augusta si è fatta promotrice di un prossimo tavolo tecnico a cui invitare Assocostieri e tutti i soggetti che hanno manifestato interesse ad investire sui territori che intendono iniziare a realizzare depositi costieri di Gnl in linea con il nuovo corso "green" dei trasporti **marittimi**. Augusta non può perdere questa importante opportunità" .

## Armi e droga dalla Germania, un altro arresto

*Bloccato alla frontiera Salvatore Greco, originario di Passo di Rigano: è considerato il braccio destro del capo della gang*

Nessun indagato risponde di associazione mafiosa ma nel corso delle indagini sono emersi collegamenti con personaggi della cosca di Passo di Rigano, un tempo feudo del clan degli Inzerillo.

Leopoldo Gargano 000 Arrestato il braccio destro di Placido Anello. Così viene definito dagli investigatori, Salvatore Greco, 47 anni, originario di Passo di Rigano, l'unico sfuggito alla cattura, seppure per pochi giorni, nella retata contro la banda italo-tedesca che trafficava in droga, armi e slot machine.

Greco era ospite in Germania nella casa di Anello e quando quest'ultimo è stato arrestato dalla polizia tedesca, lui è rientrato in Italia ed è stato bloccato alla frontiera di Chiasso. Nei suoi confronti c'era un decreto di fermo spiccato dal pm Maurizio Agnello che valeva solo sul territorio nazionale e non oltre frontiera. Greco è accusato di detenzione illegale di arma, sarebbe stato lui ad organizzare il trasporto del revolver 357 magnum intercettato dai militari lo scorso giugno al porto di Palermo.

La pistola a quanto pare era destinata ad un personaggio, sempre di Passo di Rigano, molto vicino a Greco contro il quale però non sono stati raccolti indizi sufficienti. Greco in passato è stato sottoposto all'obbligo di soggiorno per mafia ed in passato gli erano stati confiscati i beni in qualità «di terzo intestatario - si legge nel provvedimento di fermo - nell'ambito del procedimento contro Rosario Inzerillo».

L'arrestato è fratello di Vincenzo, in passato indagato nell'operazione antimafia «Addio Pizzo». Per mesi gli inquirenti hanno tenuto d'occhio le sue mosse, intercettando le telefonate e filmando i suoi spostamenti.

Il capo dell'organizzazione secondo l'accusa, era Anello, nullatenente fino al 2007 e poi diventato milionario e proprietario di due ristoranti in Germania. La guardia di finanza gli ha sequestrato un patrimonio da 4 milioni di euro, solo nella cassaforte della sua villa a Boccadifalco c'erano 40 mila euro. Solo fortuna, capacità e duro lavoro? Non proprio, sostengono gli investigatori, convinti che Anello abbia fatto i soldi grazie ad un fiorente traffico di droga tra la Germania e l'Italia.

## -segue

---

Una banda, sostiene l' accusa, che non aveva contatti diretti con la mafia, ma utilizzava metodi mafiosi. Nè Anello, né nessun altro indagato risponde di associazione mafiosa ma nel corso delle indagini sono emersi collegamenti con personaggi della cosca di Passo di Rigano, un tempo feudo del clan degli Inzerillo.

Due soggetti in contatto con la famiglia mafiosa erano coinvolti con un traffico di stupefacenti tra la Turchia e la Sicilia scoperto nel 2015 grazie ad una segnalazione delle autorità americane. E poi c' è la pistola sequestrata al porto. Le intercettazioni svolte dal Gico della finanza tirano in ballo Greco che avrebbe provveduto a fornire l' arma, un revolver di grosso calibro, spesso utilizzato negli agguati di mafia. Le microspie fornirono indizi preziosi e quando gli investigatori simularono un controllo casuale, in realtà sapevano bene cosa cercare. E intervennero subito, preferendo recuperare l' arma piuttosto che aspettare la consegna della stessa, vista la pericolosità del gruppo. Ad esempio la polizia tedesca, nel corso di un' altra registrazione, ha sentito in diretta i colpi di pistola sparati contro la saracinesca di un locale in Germania che si rifiutava di installare le slot machine. Anche questa un' attività che sarebbe stata gestita da Anello.

Ed a proposito di mafia, tra i fermati c' è pure Felice Formisano, fratello di Daniele, considerato un pezzo grosso della cosca dell' Altarello. In appello è stato condannato a 10 anni per mafia ed estorsioni, il fratello Felice adesso è accusato di essere il destinatario di una partita di un chilo di cocaina anche questa intercettata dalla finanza nel corso dell' inchiesta. Venne recuperata lo scorso dicembre al porto di Messina, ma anche in questo caso i militari entrarono in azione a colpo sicuro, dopo avere registrato per mesi le conversazioni di alcuni componenti della banda. Il gruppo trafficava soprattutto in coca e marijuana e in Germania sarebbero stati scoperti solidi agganci anche con malavitosi albanesi. Ad Anello, titolare di due ristoranti in Germania, la finanza ha sequestrato un grande villa a Boccadifalco, 6 villini, 2 magazzini e 10 abitazioni tutti compresi tra Borgo Nuovo, Passo di Rigano e Altofonte. I beni sono finiti sotto chiave perchè c' era una netta sproporzione tra i redditi dichiarati e il patrimonio acquisito dall' imprenditore che fino a una decina di anni fa dichiarava redditi da fame. Adesso in Germania girava a bordo di una Audi R 8, un bolide da 400 cavalli.

## Dalla Genoa Shipping Week messaggi dal mare al Paese

Ribadita l'importanza del comparto marittimo con l'impegno per lo sviluppo e la salvaguardia ambientale - Il calendario delle manifestazioni fino a sabato prossimo

GENOVA - Una settimana dedicata ormai per tradizione a portualità e shipping, quella che è in corso da lunedì fino a sabato prossimo con il coinvolgimento dell'intera città. E quest'anno, terza edizione della "Genoa Shipping Week" il coinvolgimento è stato davvero significativo. Oltre alla 14ª edizione dello Shipbrokers & Shipagents Dinner - la cena di gala che è di per sé un evento, sia palazzo San Giorgio che palazzo Ambrogio Di Negro hanno ospitato e ospiteranno conferenze, incontri e la 9ª edizione di Port&Shippingtech, il forum internazionale sull'innovazione tecnologica che è ormai diventato uno dei riferimenti importanti dello Shipping 4.0. Ospiti eccezionali e prestigiosi della settimana quest'anno sono la Marina Militare e la Guardia Costiera. Con la presentazione in porto, già da lunedì scorso, della fregata Fremm "Alpino", ultima e più moderna unità militare della serie co-progettata con la Francia, che ha ricevuto la bandiera di combattimento solo pochi giorni fa dal presidente della Repubblica.

Ieri, martedì, il porto si è aperto alla città. Tra i siti visitati la Capitaneria, l'officina Wartsila, mentre si sono svolte conferenze con il Cisco, il convegno del collegio Capitani e la tavola rotonda del Propeller sullo shipping e la Brexit.

Oggi a Palazzo San Giorgio c'è l'importante impegno della conferenza internazionale della sicurezza sui porti, con una "coda" sui tumi delle navi organizzata da Capitaneria e Arpal. Domani il clou sarà il "Green Shipping Summit" dedicato

(segue a pagina 10)

### *Dalla Genoa Shipping Week*

alle innovazioni tecnologiche con Confitarma, Assoportie CNR IRISS. Venerdì si prosegue con "Green Shipping" (limiti del tenore di zolfo sui carburanti navali) e con Smart Port&logistics; e la sera si svolgerà la 14ª edizione di Shipbrokers & Shipagents Dinner con oltre 3 mila ospiti da 50 paesi in rappresentanza di 1100 agenzie marittime e logistiche.

Per concludere, a parte l'ufficialità e l'alto livello degli interventi nei dibattiti, la Week genovese è la conferma dell'importanza economica, sociale e anche ecologica del mondo dei porti e dello shipping, con un chiaro richiamo al governo perché il ruolo del mare sia riconosciuto e valorizzato nel generale piano di rilancio del Paese.

TRIESTE - Anche Wärtsilä è presente all'edizione 2017 della Genoa Shipping Week e del Port & Shipping Tech in qualità di Main Sponsor.

La Corporation partecipa con quattro interventi sui temi dell'efficienza energetica che (segue a pagina 10)

## *Wärtsilä sui motori ibridi*

comprendono l'utilizzo del GNL alla luce dei nuovi limiti fissati dall'IMO. Inoltre conferma di puntare in maniera significativa sulla digitalizzazione e su strumenti innovativi in grado di portare ad una navigazione più efficiente e sicura, controllata e monitorata da soluzioni all'avanguardia.

Tra le ultime novità lanciate sul mercato, che vanno ad arricchire la già vasta gamma di prodotti, c'è Wärtsilä IHY, una soluzione ibrida integrata che comprende motori, un meccanismo di stoccaggio energetico e un sistema elettronico, ottimizzati per lavorare insieme attraverso un nuovo sistema di gestione dell'energia.

Il presidente Guido Barbazzu parteciperà inoltre a una tavola rotonda sullo sviluppo dei green port e i processi di riqualificazione del waterfront in programma nel pomeriggio del 29 giugno.

# Il Secolo XIX

---

## Porti "verdi" domani evento a Genova

GENOVA. Nel corso del convegno "Lo sviluppo dei green port e i processi di riqualificazione del waterfront" (domani nell'ambito della Genoa Shipping Week) Noka porterà il proprio contributo frutto - tra l'altro - della propria esperienza nella riqualificazione del fronte -mare di Genova e della sua partnership con Blueprint Competition. Lo si legge in una nota diffusa dalla società.