

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti (Il Secolo XIX, La Repubblica GE)**

Dai Porti:

Trieste:

"...Delrio Firma il decreto per i punti franchi..." (Corriere Marittimo)

"...L'Unica vera agenzia è quella di Trieste..." (The Medi Telegraph)

"...prepara festeggiamenti per il varo MSC..." (Il Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...Il porto offshore?..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...oltre tre milioni dall'UE per il porto..." (Informazioni Marittime)

Genova:

"...Realizzeremo un deposito Lng..."

(Ansa, La Repubblica GE, The Medi Telegraph)

"...Genova-Nord Africa..." (The Medi Telegraph)

"...Shipping in abito di gala ..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, La Repubblica)

Ancona:

"...Approvato piano triennale..." (Ferpress)

Livorno:

"...Proroga Provinciali..." (Messaggero Marittimo)

"...Bacino galleggiante..." (Corriere Marittimo)

"...Darsena Europa..." (Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Rossi si sbilancia pro Aferpi..." (La Nazione Li)

"...Squadra speciale dei vigili del fuoco..." (La Nazione Li)

Napoli:

"...Il porto deve uscire dall'immobilismo..."

(Il Roma, Denaro.it, Il Messaggero)

"...Chiave dello sviluppo del Mezzogiorno..." (Denaro.it, Informazioni Marittime, Ferpress, L'Informatore Navale)

"...Poerto di Napoli alla ricerca di fondi..." (Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...approvato bilancio consuntivo..." (Corriere Marittimo)

Brindisi:

"...terminal di GNL del Porto..." (Brindisi Time)

Olbia:

"...Delrio inaugura la nuova banchina..." (Ansa)

Cagliari:

"...nuova darsena pescherecci..." (Ansa)

Messina:

"...Milazzo, al via la bonifica dei fondali..." (Tempo Stretto)

"...bloccata deve ripartire..." (Quotidianodisicilia.it)

INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 28/6/2016



Rassegna stampa

Augusta:

"...si all'insediamento del comitato di gestione..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Pasqualino Monti Presidente del Porto..."
(Giornale L'Ora, la Repubblica.it, Civonline)

"...Piani Paesaggistici, è scontro..." (Gazzetta del SudAnsa, Palermo Today)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Genoa Shipping Week**

(L'Informatore Navale, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, Il Nautilus, Il Secolo XIX, MF, La Repubblica)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

LA RIFORMA INCOMPLETA

Porti, la Cgil preme: «Decreto entro giugno»

ROMA. «La riforma della legge 84/94 non subisca né stop né rallentamenti». Lo chiede il coordinatore nazionale della portualità della Filt Cgil Maurizio Colombal, sulle modifiche alla legge sui porti che dovrebbe essere esaminata in consiglio dei Ministri, spiegando che «ora ci aspettiamo di definire e concordare il testo finale del correttivo Porti: un testo che, ci auguriamo, sia trasversalmente condiviso e per il quale c'è un impegno preciso del ministro Delrio a presentarlo a breve, speriamo entro giugno». Secondo il dirigente nazionale della Filt «il completamento della riforma necessita di strumenti legislativi efficaci e di prospettiva. Perdere l'occasione di sfruttare i tempi previsti dall'iter sarebbe un passo indietro sulla modernizzazione dei processi portuali e logistici del nostro sistema nazionale».

Cgil: «Fare presto con il correttivo porti»

Roma - Appello al governo del sindacato. Colombai: «Auspichiamo che Delrio presenti il decreto entro giugno».



Roma - «La riforma della legge 84/94 non subisca né stop né rallentamenti». E' quanto afferma il coordinatore nazionale della portualità della Filt Cgil Maurizio Colombai, sulle modifiche alla legge sui Porti che dovrebbe essere esaminata in Consiglio dei Ministri spiegando che «ora ci aspettiamo di definire e concordare il testo finale del correttivo Porti al decreto legislativo 169/16, un testo che, ci auguriamo, sia trasversalmente condiviso e per il quale c'è un impegno preciso del Ministro Delrio a presentarlo a breve in CdM, auspicabilmente entro giugno».

Secondo il dirigente nazionale della Filt «**il completamento della riforma necessità di strumenti legislativi efficaci e di prospettiva e perdere l'occasione di sfruttare i tempi previsti dall'iter sarebbe un passo indietro sulla modernizzazione dei processi portuali e logistici del nostro sistema nazionale**».

«Il combinato disposto delle iniziali difficoltà attuative e interpretative - sottolinea Colombai - unite alla prosopopea di alcuni Presidenti delle nuove AdSP, non ha permesso ancora di realizzare alcuni adempimenti indispensabili per consentire di avviare la macchina della burocrazia operativa verso gli obiettivi che, anche come sindacato, abbiamo condiviso. In questa fase "grigia" i neo titolari farebbero bene a comprendere, fin da subito, l'essenza della loro *mission*, per non tradire lo spirito col quale sono stati indicati per governare macchine potenti, complesse e strategiche per il Paese, quindi molto insidiose e su questo riteniamo fondamentale il ruolo e il deciso orientamento del Ministro Delrio».

- segue

«Il quesito su quale modello di portualità puntare - sostiene il dirigente nazionale della Filt - lo abbiamo risolto già da tempo e lo abbiamo reso pubblico e sostenuto nelle numerose riunioni al ministero e durante le iniziative varie ma certamente non siamo disponibili a condividere modelli deregolamentati, lasciati alla mercé di logiche di tornaconto "mordi e fuggi", tanto care ad alcune società che tanti problemi hanno creato al sistema, all'occupazione ed alle casse dello Stato».

«Per ciò che ci riguarda i disorientamenti, le titubanze e le improvvisazioni - avverte Colombai - non saranno ammesse perché tendono a rappresentare l'esistenza di un vuoto programmatico e di debolezza istituzionale che viene strumentalizzato da un frastagliato e, per certi versi rinnovato geneticamente, fronte datoriale. **Stiamo monitorando attentamente anche tutto ciò che avviene su quel fronte dove alcune fibrillazioni non fanno ancora intendere su quali equilibri si strutturerà prossimamente il fronte delle nostre controparti.** Tuttavia confidiamo - sostiene infine il sindacalista - nel consolidato sistema di relazioni industriali che ha consentito, fino ad oggi, di individuare in ogni occasione una soluzione utile ad entrambe le parti e garantire una pace sociale duratura».

IL CASO

Filt, allarme sulla riforma dei porti “Né stop, né rallentamenti”

«**L**A riforma della legge 84/94 non subisca né stop né rallentamenti» afferma il coordinatore nazionale della portualità della Filt Cgil Maurizio Colombai, sulle modifiche alla legge sui porti che dovrebbe essere esaminata in consiglio dei ministri. «Ora — dice — ci aspettiamo di definire e concordare il testo finale del correttivo Porti al decreto legislativo 169/16, un testo che, ci auguriamo, sia trasversalmente condiviso e per il quale c'è un impegno preciso del ministro Delrio a presentarlo a breve in consiglio auspicabilmente entro giugno». Secondo il dirigente nazionale della Filt, «il completamento della riforma necessità di strumenti legislativi efficaci e di prospettiva e perdere l'occasione di sfruttare i tempi previsti dall'iter sarebbe un passo indietro sulla modernizzazione dei processi portuali e logistici del nostro sistema nazionale. In questa fase grigia i presidenti delle autorità farebbero bene a comprendere, fin da subito, l'essenza della loro mission, per non tradire lo spirito al quale sono stati indicati».

Delrio firma il decreto per i punti franchi, punto di svolta per Trieste

TRIESTE - Il ministro dei Trasporti e delle infrastrutture Graziano Delrio ha firmato, 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.

Punto di svolta per il porto di Trieste: lo scalo ha finalmente un decreto che consente di gestire con chiarezza i suoi punti franchi. *“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

- segue

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”.

The Medi Telegraph

Bianchi (Pietro Chiesa): «L'unica vera agenzia è quella di Trieste»

COMF vicepresidente dell'Ancip, l'Associazione nazionale delle Compagnie portuali, nonché sostenitore del libro "Le multinazionali del mare" del professor Sergio Bologna (che conosco dalla fine degli anni '60), vorrei fare alcune precisazioni in merito all'articolo "Schenone: Fermiamo le mega-ships" apparso sul Secolo XIX di martedì 27 giugno.

In primo luogo, la questione delle compagnie portuali. Sono stato recentemente a Roma presso il MIT, e non mi risulta che il governo in carica abbia sposato il modello delle Agenzie, anche perché nei diversi porti dove si dice siano funzionanti, questo non corrisponde a verità. A Gioia Tauro, ad esempio, l'Agenzia 17 è formata da 400 ex dipendenti del terminal; non esisteva alcun articolo 17, ma in compenso molti 16. A Taranto, una analoga Agenzia 17 comprende oltre 600 persone assunte con criteri tutti da motivare visto che non esiste di fatto il terminalista, ma c'è una Compagnia articolo 17.

Questi due porti sono stati inquadrati in una situazione di emergenza per la quale l'intervento del governo, valido tre anni con fondi pubblici, va letto come un sostegno contro la disoccupazione. Altro discorso è quello di Trieste: l'Agenzia è partecipata dall'Autorità di Sistema, dall'articolo 17 e dai terminalisti. Le Compagnie di Genova e Savona già tre anni fa, in un convegno a Palazzo San Giorgio, fecero una proposta di un'Agenzia sul modello di Anversa: fra i relatori, in quell'occasione, vi erano il professor Bologna e il segretario generale del porto di Bari Mario Sommariva che ha fatto tesoro di quelle proposte e le ha trasferite nell'attuale Agenzia di Trieste, della cui Authority è ora segretario generale. L'Agenzia è partecipata dai privati e non è solo a carico del contributo pubblico.

Brevemente, l'ultimo punto: pensare che l'Italia possa fare come gli Usa nello stoppare il gigantismo navale somiglia molto all'idea biblica del cammello nella cruna dell'ago: sarebbe una maniera per uscire definitivamente dallo scacchiere mondiale del grande shipping.

Trieste prepara festeggiamenti per il varo della «Msc Seaside»

TRIESTE - I festeggiamenti per il varo della nuova nave di Msc Crociere, la "Msc 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.

PARLA IL PRESIDENTE DELL'AUTHORITY DI VENEZIA

«Il porto offshore? È il mercato a dire che l'opera non serve»

Musolino: «Riporto l'astronave sulla Terra. Le crociere? Per noi un traffico irrinunciabile»

IL COLLOQUIO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. «Il mio compito sarà quello di riportare l'astronave sul pianeta Terra: la piattaforma offshore non serve, lo dice il mercato». Pino Musolino, presidente del porto di Venezia da pochi mesi, va subito al sodo. E non usa mezzi termini nel bocciare quello che per anni è stato il cavallo di battaglia del suo predecessore, Paolo Costa, l'ex numero uno dell'Authority che si è speso soprattutto in sede europea perché venisse finanziata la progettazione della piattaforma d'altura in Alto Adriatico dedicata al traffico container.

«Non sono contrario alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma alla creazione di opere inutili sì», puntualizza Musolino. Che aggiunge: «Da qui al 2030 Venezia e gli altri porti adriatici non movimenteranno mai 6 milioni di teu, ma probabilmente meno della metà. E poi nessuna meganave arriverà mai a scalare Venezia o Trieste, perché le grandi portacontainer privilegiano i porti di transhipment».

L'assenza di investitori

Secondo Musolino non ci sono «investitori interessati al progetto della piattaforma offshore di Venezia. Nessuna compagnia che opera nel trasporto container e neppure



L'AVVERTIMENTO

Se crolla Venezia, crolla l'intero sistema crocieristico italiano

PINO MUSOLINO
presidente porto di Venezia

terminalisti». Costruire l'intera infrastruttura costerebbe 2,1 miliardi di euro, mentre il bando di gara per la realizzazione è stato affidato per più di tre milioni di euro. «Il piano sarà ultimato entro fine anno, ma non credo vedrà mai la luce».

La risorsa passeggeri

«I crocieristi sono una risorsa». Il presidente dell'Authority ha le idee chiare sulla presenza in città dei passeggeri che sbarcano dalle navi da crociera. «Rappresentano me-

no del 10% del totale delle presenze che visitano Venezia ogni anno - dice Musolino - e quello che arriva dal mare è certamente un turismo più ricco e controllato rispetto all'arrivo di visitatori dalla terraferma». Quanto alla limitazione per le grandi navi da crociera nella Laguna di Venezia, il nuovo numero uno dell'Authority ha avviato un confronto con il governo per trovare una soluzione che possa consentire alla città di «sfruttare al meglio questo business, sempre nel rispetto dell'ambiente». «Chi sostiene che i crocieristi dovrebbero scalare altrove - aggiunge il presidente del porto - non vuole il bene della nostra città ma soprattutto ai cinquemila occupati che grazie a questo comparto lavorano a Venezia. E poi, attenzione: se crolla Venezia, crolla l'intero sistema crocieristico italiano, adriatico in particolare, questo è bene che si sappia».

Il dossier concessioni

Entro il 2023, l'Authority dovrà decidere sul rinnovo delle concessioni portuali. Affidamenti che potranno essere rinnovati, anche se Musolino non esclude di aprire le porte a nuovi investitori. «Dipenderà molto dai piani industriali che saranno presentanti - spiega - anche se non è mia intenzione mettere alla porta chi attualmente opera in porto. Ma è chiaro che stiamo valutando eventuali candidature di operatori che al momento non so-

Il Secolo XIX



Una nave da crociera ormeggiata a Venezia

ARCHIVIO

no presenti nel nostro scalo e che potrebbero incrementare i traffici.

L'impegno in Assoporti

«Venezia - sottolinea Musolino - è tra i principali scali italiani che aderiscono all'associazione. Credo nelle capacità del nuovo presidente Zeno D'Agostino e sono convinto che un'associazione che rappresenti i porti italiani possa riuscire nell'intento di portare nuovi investitori sulle banchine italiane. Se mi rendessi conto che la nostra presenza in Assoporti fosse inutile, allora uscirei immediatamente». Il presidente del porto di Venezia ha deciso di aderire anche ad Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), guidata dall'armatore Guido Grimaldi. «Non credo ci sia nulla di male - puntualizza - visto che la mia presenza risulta essere a titolo personale e non come Autorità di sistema portuale del Ma-

re Adriatico settentrionale».

Il modello Venezia

Sviluppo e innovazione sono le linee guida con le quali il nuovo numero uno dell'Authority ha intenzione di governare il porto per i prossimi quattro anni. «Almeno per un mandato - puntualizza l'attuale presidente - anche se non mi dispiacerebbe restare per un totale di otto anni». Musolino, 39 anni, marittimista con una pluriennale esperienza nei mercati asiatici, ha deciso di tornare nella propria città dopo averla lasciata per seguire la carriera lavorativa. «Ho accettato questa sfida - chiude - convinto che Venezia e il suo porto non abbiano ancora fatto abbastanza. Ma chi ha già iniziato a tirarmi per la giacca esagera: faccio il presidente da poco più di cento giorni, datemi ancora qualche mese».

www.themedtelegraph.it

© BY NEND ALUMDIR TIRSERVATI

Musolino: «Porto offshore? Riportiamo l'astronave sulla Terra...»

Genova - «È il mercato a dire che l'opera non serve. Le crociere? Se crolliamo noi, crolla il sistema italiano».



Genova - «Il mio compito sarà quello di riportare l'astronave sul pianeta Terra: la piattaforma offshore non serve, lo dice il mercato». **Pino Musolino, presidente del porto di Venezia da pochi mesi, va subito al sodo. E non usa mezzi termini nel bocciare quello che per anni è stato il cavallo di battaglia del suo predecessore, Paolo Costa, l'ex numero uno dell'Authority che si è speso soprattutto in sede europea perché venisse finanziata la progettazione della piattaforma d'altura in Alto Adriatico dedicata al traffico container.**

«Non sono contrario alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma alla creazione di opere inutili sì», puntualizza Musolino. Che aggiunge: «Da qui al 2030 Venezia e gli altri porti adriatici non movimenteranno mai 6 milioni di teu, ma probabilmente meno della metà. E poi nessuna mega-nave arriverà mai a scalare Venezia o Trieste, perché le grandi portacontainer privilegiano i porti di transhipment».

L'assenza di investitori

Secondo Musolino non ci sono «investitori interessati al progetto della piattaforma offshore di Venezia. Nessuna compagnia che opera nel trasporto container e neppure terminalisti». Costruire l'intera infrastruttura costerebbe 2,1 miliardi di euro, mentre il bando di gara per la realizzazione dello studio di progettazione è stato affidato per più di tre milioni di euro. «Il piano sarà ultimato entro fine anno, ma non credo vedrà mai la luce».

-segue

La risorsa passeggeri

«I crocieristi sono una risorsa». Il presidente dell'Authority ha le idee chiare sulla presenza in città dei passeggeri che sbarcano dalle navi da crociera. «Rappresentano meno del 10% del totale delle presenze che visitano Venezia ogni anno - dice Musolino - e quello che arriva dal mare è certamente un turismo più ricco e controllato rispetto all'arrivo di visitatori dalla terraferma». Quanto alla limitazione per le grandi navi da crociera nella Laguna di Venezia, il nuovo numero uno dell'Authority ha avviato un confronto con il governo per trovare una soluzione che possa consentire alla città di «sfruttare al meglio questo business, sempre nel rispetto dell'ambiente». «Chi sostiene che i crocieristi dovrebbero scalare altrove - aggiunge il presidente del porto - non vuole il bene della nostra città ma soprattutto ai cinquemila occupati che grazie a questo comparto lavorano a Venezia. E poi, attenzione: se crolla Venezia, crolla l'intero sistema crocieristico italiano, adriatico in particolare, questo è bene che si sappia».

Il dossier concessioni

Entro il 2023, l'Autorità dovrà decidere sul rinnovo delle concessioni portuali. Affidamenti che potranno essere rinnovati, anche se Musolino non esclude di aprire le porte a nuovi investitori. «Dipenderà molto dai piani industriali che saranno presentanti - spiega - anche se non è mia intenzione mettere alla porta chi attualmente opera in porto. Ma è chiaro che stiamo valutando eventuali candidature di operatori che al momento non sono presenti nel nostro scalo e che potrebbero incrementare i traffici».

L'impegno in Assoport

«Venezia - sottolinea Musolino - è tra i principali scali italiani che aderiscono all'associazione. Credo nelle capacità del nuovo presidente Zeno D'Agostino e sono convinto che un'associazione che rappresenti i porti italiani possa riuscire nell'intento di portare nuovi investitori sulle banchine italiane. Se mi rendessi conto che la nostra presenza in Assoport fosse inutile, allora uscirei immediatamente». Il presidente del porto di Venezia ha deciso di aderire anche ad Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), guidata dall'armatore Guido Grimaldi. «Non credo ci sia nulla di male - puntualizza - visto che la mia presenza risulta essere a titolo personale e non come Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale».

Il modello Venezia

Sviluppo e innovazione sono le linee guida con le quali il nuovo numero uno dell'Authority ha intenzione di governare il porto per i prossimi quattro anni. «Almeno per un mandato - puntualizza l'attuale presidente - anche se non mi dispiacerebbe restare per un totale di otto anni». Musolino, 39 anni,

- segue

marittimista con una pluriennale esperienza nei mercati asiatici, ha deciso di tornare nella propria città dopo averla lasciata per seguire la carriera lavorativa. «Ho accettato questa sfida - chiude - convinto che Venezia e il suo porto non abbiano ancora fatto abbastanza. Ma chi ha già iniziato a tirarmi per la giacca esagera: faccio il presidente da poco più di cento giorni, datemi ancora qualche mese».

Informazioni Marittime

Venezia, oltre tre milioni dall'Ue per il porto



Il porto di Venezia si è aggiudicato 2 progetti finanziati dall'Ue [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 Euro-med, 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.

Il porto di Venezia si è aggiudicato inoltre 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.

Porti: Signorini, realizzeremo un deposito Lng a Genova

Contatti con operatori e entro 6 mesi scelta dell'ubicazione



(ANSA) - GENOVA, 29 GIU - "Stiamo incontrando i principali operatori, uno è Eni, per costruire un deposito di Lng nel porto di Genova che consenta l'approvvigionamento delle navi". Lo annuncia il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale (Genova e Savona), Paolo Emilio Signorini. E' la risposta, indiretta, alla richiesta presentata da Msc crociere, che sta costruendo una nave alimentata a gas liquido naturale e ha già detto che non potrà portarla a Genova se non ci sarà la possibilità di "fare il pieno" in porto. "Entro sei mesi decideremo dove realizzare il deposito - prosegue Signorini -. I due punti più naturali sono Porto petroli e Calata olii minerali ma ci sono altre due ipotesi che stiamo verificando" spiega a margine dei convegni della Genoa Shipping week in corso a Palazzo San Giorgio. "Oggi la nostra scelta tecnica per le navi sarebbe l'Lng, ma le società di distribuzione di gas combustibile sono disponibili per contratti di fornitura su Barcellona e Marsiglia ma nessuno dà indicazioni, neppure in prospettiva, per Genova", denuncia Antonio Campagnuolo direttore Marine operations di Gnv. Ora Genova si muove e ci sono già progetti in altri scali. Rita Caroselli, direttore di Assogasliquidi che riunisce le imprese del comparto distribuzione dei gas liquefatti e costruzione impianti, spiega che sette aziende hanno presentato progetti e individuato i siti per realizzare impianti di stoccaggio di Lng in Sardegna, a Livorno e Ravenna ed è interessato anche il porto di Napoli.

L'ANNUNCIO

Signorini: “Costruiremo il deposito Lng”

«**S**TIAMO incontrando i principali operatori, uno è Eni, per costruire un deposito di Lng nel porto di Genova che consenta l'approvvigionamento delle navi». Lo annuncia il presidente dell'authority Paolo Signorini rispondendo così a Msc crociere, che sta costruendo navi alimentate a Lng (gas naturale liquefatto) e ha già detto che non potrà portarla a Genova se non ci sarà la possibilità di “fare il pieno” in porto. «Entro sei mesi decideremo dove realizzare il deposito — prosegue Signorini — I due punti più naturali sono Porto petroli e Calata oli minerali ma ci sono altre due ipotesi che stiamo verificando spiega. «Oggi la nostra scelta tecnica per le navi sarebbe l'Lng, ma le società di distribuzione di gas combustibile sono disponibili per contratti di fornitura su Barcellona e Marsiglia ma nessuno dà indicazioni, neppure in prospettiva, per Genova», denuncia Antonio Campagnuolo direttore Marine operations di Gnv. Ora Genova si muove e ci sono già progetti in altri scali. Rita Caroselli, direttore di Assogasliquidi che riunisce le imprese del comparto distribuzione dei gas liquefatti e costruzione impianti, spiega che sette aziende hanno presentato progetti e individuato i siti per realizzare impianti di stoccaggio di Lng in Sardegna, a Livorno e Ravenna ed è interessato anche il porto di Napoli.

Signorini ha anche annunciato che il 4 luglio sarà presentata la nuova pianta organica dell'authority di sistema: “Non sarà una somma, ma un'integrazione fra Genova e Savona. Vengono rafforzate le direzioni trasversali, cioè organizzazione del personale e controllo di gestione».



SIGNORINI
Il presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure
Occidentale Paolo Signorini

GRAFICO: ZIONE RISERVATA

Signorini (Genova): «Stiamo progettando un deposito Lng»

Genova - «Stiamo incontrando i principali operatori, uno è Eni, per costruire un deposito di Lng nel porto di Genova che consenta l'approvvigionamento delle navi».



Genova - «Stiamo incontrando i principali operatori, uno è Eni, per costruire un deposito di Lng nel porto di Genova che consenta l'approvvigionamento delle navi». Lo ha ribadito il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale (Genova e Savona), **Paolo Emilio Signorini**. È la risposta, indiretta, alla richiesta presentata da Msc Crociere, che sta costruendo una nave alimentata a gas liquido naturale e ha già detto che non potrà portarla a Genova se non ci sarà la possibilità di «fare il pieno» in porto. «Entro sei mesi decideremo dove realizzare il deposito - prosegue Signorini -. I due punti più naturali sono Porto petroli e Calata olii minerali ma ci sono altre due ipotesi che stiamo verificando».

«Oggi la nostra scelta tecnica per le navi sarebbe l'Lng, ma le società di distribuzione di gas combustibile sono disponibili per contratti di fornitura su Barcellona e Marsiglia ma nessuno dà indicazioni, neppure in prospettiva, per Genova», denuncia Antonio Campagnuolo direttore Marine operations di Gnv.

Ora Genova si muove e ci sono già progetti in altri scali. **Rita Caroselli, direttore di Assogasliquidi** che riunisce le imprese del comparto distribuzione dei gas liquefatti e costruzione impianti, spiega che sette aziende hanno presentato progetti e individuato i siti per realizzare impianti di stoccaggio di Lng in Sardegna, a Livorno e Ravenna ed è interessato anche il porto di Napoli.

Genova-Nord Africa, link rafforzato

Genova - In dieci anni cresciuti i traffici con la sponda sud del Mediterraneo. 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 ro-ro (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.

Lo shipping internazionale indossa l'abito di gala a Genova

Genova - È la sera del Dinner: rappresentanti di 46 Paesi si danno appuntamento in Fiera.



Genova - Il mondo dello shipping ha passato anni difficili e aspetta ancora un segnale che indichi che il vento è cambiato. Ma la cena di gala degli agenti marittimi genovesi rimane un appuntamento che sa attrarre professionisti da tutto il mondo e portare in città affari e lavoro. Per questo quattordicesimo Shipbroker e shipagents dinner, organizzato dal Gruppo giovani di Assagenti, sono attese circa 3.000 persone, in rappresentanza di 46 Paesi e di 1.100 aziende. **La cena si svolgerà al padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova.**

«Fa piacere - afferma il presidente dei giovani agenti marittimi genovesi, Aldo Negri - vedere che dopo tanti anni un evento come questo si affermi ed evolva. Il dinner è diventato un punto di riferimento non soltanto per Genova, ma per lo shipping internazionale. L'Italia è una penisola baciata dal mare e lo shipping rappresenta il contatto con il resto del mondo». **Negri sottolinea che l'edizione del 2017 è stata sostenuta da 70 sponsor, cifra record che è stata raggiunta nonostante che l'appuntamento sia stato anticipato e che si svolga per la prima volta in estate invece che in autunno.** «Per il mondo dello shipping - continua Negri - sarà un momento di festa, anche se vogliamo celebrarlo con sobrietà, perché il momento è ancora delicato per l'economia marittima. Lo slogan dell'evento è "We gather", cioè "Ci riuniamo". Cerchiamo di guardare avanti puntando sulla compattezza. Il fatto che questo evento sia organizzato da un'associazione di categoria dimostra il fatto che riusciamo ancora a essere uniti e a cercare di guardare avanti. In un mondo sempre più difficile bisogna saper leggere i cambiamenti e quindi l'evoluzione del mercato».

Il dinner è l'evento conclusivo della terza della Genoa Shipping Week, la settimana dedicata all'economia e alla cultura del mare. I temi dibattuti

- segue

quest'anno nei diversi incontri distribuiti in città sono stati sicurezza, monitoraggio, combustibili rinnovabili, logistica, salvaguardia, innovazioni tecnologiche e governance dei porti.

È stato stimato che la ricaduta sulla città, grazie all'attività delle strutture di accoglienza come alberghi e ristoranti, sia di 6 milioni di euro. Ma l'importanza del dinner va al di là dell'indotto diretto. L'evento è un'occasione in cui le imprese marittime genovesi stringono accordi con partner stranieri. Per questo sono state allestite decine di salottini per incontri fra imprese in un'area di 6 mila metri quadrati. **Inoltre fra mercoledì scorso e stanotte sono stati organizzati una ventina di party privati di contorno al dinner.**

L'EVENTO

Agenti marittimi
da 46 Paesi
per il tradizionale
Dinner genovese

GHIARA >> 16

QUESTA SERA IL TRADIZIONALE "DINNER" DEGLI AGENTI MARITTIMI

Lo shipping internazionale indossa l'abito di gala a Genova

Rappresentanti di 46 Paesi si danno appuntamento in Fiera

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il mondo dello shipping ha passato anni difficili e aspetta ancora un segnale che indichi che il vento è cambiato. Ma la cena di gala degli agenti marittimi genovesi rimane un appuntamento che sa attrarre professionisti da tutto il mondo e portare in città affari e lavoro. Per questo quattordicesimo Shipbroker e shipagents dinner, organizzato dal Gruppo giovani di Assagenti, sono attese circa 3.000 persone, in rappresentanza di 46 Paesi e di 1.100 aziende. La cena si svolgerà al padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova.

«Fai piacere - afferma il presidente dei giovani agenti marittimi genovesi, Aldo Negri - vedere che dopo tanti anni un evento come questo si affermi ed evolva. Il dinner è diventato un punto di riferimento non soltanto per Genova, ma per lo shipping internazionale. L'Italia è una penisola baciata dal mare e lo shipping rappresenta il contatto con il resto del mondo». Negri sottolinea

che l'edizione del 2017 è stata sostenuta da 70 sponsor, cifra record che è stata rag-

giunta nonostante che l'appuntamento sia stato anticipato e che si svolga per la prima volta in estate invece che in autunno. «Per il mondo dello shipping - continua Negri - sarà un momento di festa, anche se vogliamo celebrarlo con sobrietà, perché il momento è ancora delicato per l'economia marittima. Lo slogan dell'evento è "We gather", cioè "Ci riuniamo". Cerchiamo di guardare avanti puntando sulla compattezza. Il fatto che questo evento sia organizzato da un'associazione di categoria dimostra il fatto che riusciamo ancora a essere uniti e a

cercare di guardare avanti. In un mondo sempre più difficile bisogna saper leggere i cambiamenti e quindi l'evoluzione del mercato».

Il dinner è l'evento conclusivo della terza della Genoa Shipping Week, la settimana dedicata all'economia e alla cultura del mare. I temi dibattuti quest'anno nei diversi incontri distribuiti in città

sono stati sicurezza, monitoraggio, combustibili rinnovabili, logistica, salvaguardia, innovazioni tecnologiche e governance dei porti.

È stato stimato che la ricaduta sulla città, grazie all'attività delle strutture di accoglienza come alberghi e ristoranti, sia di 6 milioni di euro. Ma l'importanza del dinner va al di là dell'indotto diretto. L'evento è un'occasione in cui le imprese marittime genovesi stringono accordi con partner stranieri. Per questo sono state allestite decine di salottini per incontri fra imprese in un'area di 6 mila metri quadrati. Inoltre fra mercoledì scorso e stanotte sono stati organizzati una ventina di party privati di contorno al dinner.

shipping@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

EVENTO RECORD

Più di tremila
adesioni e 70
sponsor per un
Dinner sempre
più "globale"

L'APPUNTAMENTO OGGI A PALAZZO DUCALE

Genova in festa per i 160 anni del gruppo Cosulich

Quasi mille dipendenti e 950 milioni di fatturato. «Non siamo in vendita e continuiamo a crescere»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. È ovunque nel mondo e presente in tutti i settori dello shipping: è da 160 anni che la Fratelli Cosulich è molte cose. Società di armatori, cantiere navale, agenzia marittima, spedizioniere, persino agenzia di viaggi.

Dalla nave del capitano Antonio Cosulich con cui nel 1857 è iniziata l'avventura a Lussinpiccolo, centro dell'isola croata di Lussino, al gruppo da «950 milioni di fatturato con cui abbiamo chiuso nel 2016, 950 dipendenti e 72 società controllate», Augusto Cosulich gestisce una galassia che ha uffici in tutto il mondo (New York Rio de Janeiro Irlanda Turchia, Singapore Hong Kong, Iran e ora anche Dubai) e oggi ha invitato a Palazzo Ducale a Genova per festeggiare il compleanno della società, più di 1.500 persone,

tra cui la famiglia Arkas, principale operatore turco dello shipping, e il numero uno di

Irisl, la compagnia iraniana di Stato, Mohammad Saeidi. Come si fa ad arrivare a 160 anni con una prospettiva di crescita? «Con i miei karma - spiega Cosulich - Numero uno: customer service. Forniamo un servizio di eccellenza e così abbiamo vinto la crisi. Due: le persone. Assumiamo gente in gamba e poi investiamo su di loro per crescere. Terzo karma: la comunicazione. Le 72 società del gruppo devono scambiarsi informazioni: agiscono in campi diversi dello shipping e così abbiamo sempre un quadro completo del mercato. Quarto e ultimo: le acquisizioni. Andiamo sempre sul mercato per crescere». E proprio in questo periodo Cosulich sta trattando: «Stiamo negoziando per acquisire due società di medie e piccole dimensioni. Lo facciamo perché non siamo in vendita e non abbiamo rapporti coi fondi, anzi vogliamo crescere. Farlo organicamente è difficile, anche se vado sempre con la valigetta in mano per conquistare nuovi clienti. Con le

acquisizioni è però tutto più facile». Così il gruppo sta scommettendo nel settore delle spedizioni: «Negoziamo con una società italiana e una straniera». Di più Cosulich

non dice anche se si lascia scappare che esiste anche una trattativa nel settore bunker. E così andremo a tre operazioni, come quelle dell'anno scorso. Il nostro patrimonio sono comunque le persone».

Il 2017 sarà un anno «migliore rispetto al 2016 e confidiamo anche in una ripresa dei noli» e questi cinque mesi sono stati positivi: «Quest'anno anche per Genova sarà decisivo. Dobbiamo fare sistema per rendere grande il porto sotto la regia di Paolo Signorini». Il primocliente dello scalo genovese analizza anche la situazione in Iran («Buona crescita, ma c'è ancora un problema bancario) e le mosse dei cinesi. Cosulich sentenza: «Vado sarà il terminale della Via della Seta e sarà pronto ad agosto settembre dell'anno prossimo. Non è uno scherzo».

www.themeditelegraph.it



Mohammad Saeidi, ceo di Irisl e Augusto Cosulich

FORNETTI

I FESTEGGIAMENTI



Giovanni Toti, Paolo Signorini, Augusto Cosulich e Marco Bucci



Più di mille persone hanno partecipato al ricevimento FORNETTI

Cosulich, più di mille a Palazzo Ducale

GENOVA. Augusto Cosulich ha radunato più di 1.500 invitati per festeggiare i 160 anni dell'azienda, nata nel 1857 e arrivata a 950 milioni di fatturato. C'erano molti dipendenti del gruppo e il cluster marittimo al completo. Presente anche la politica, con Giovanni Toti, governatore della Regione e Marco Bucci, neo eletto sindaco di Genova. Erano presenti anche Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Authority di Genova e Savona, e Pino Musolino, nu-

mero uno dello scalo veneziano e il segretario generale degli scali campani Messineo. Tra gli operatori spiccavano gli Spinelli (Aldo con il figlio Roberto), Augusto Gallozzi, numero uno del terminal di Salerno, Ferdinando Garrè (Gin), Cesare Castelbarco, Ugo Salerno, Beppe Costa e Piero Lazzeri. La folla di invitati è stata ospitata nel salone di Palazzo Ducale a Genova. La gallery fotografica dell'evento è disponibile sul sito www.themeditelegraph.it.

GLI EVENTI 1.500 IERI SERA PER COSULICH, OGGI OLTRE 3.000 PER IL DINNER

Shipping, la carica dei 5mila

MASSIMO MINELLA

Pù di mille ieri al Maggior Consiglio del Ducale. Altri tremila stasera in Fiera per il dinner dei giovani agenti marittimi. E un altro migliaio pronto a spostarsi da un convegno all'altro per questa "Genoa Shipping week", una settimana di eventi che ha appunto lo shipping, o meglio la blue economy al centro. Genova ringrazia, non solo perché si gode una settimana da capitale internazionale (basterebbe poco per meritarsi l'appellativo anche per un periodo più lungo), ma perché dimostra la sua capacità di proporsi sulla scena globale del mare con argomenti vitali dal punto di vista economico, vissuti in "location" (come si dice oggi) davvero uniche.

A PAGINA VIII



La folla ieri sera alla festa per i 160 anni dell'agenzia marittima Fratelli Cosulich al Ducale

Porto in festa per Cosulich In 1.500 a Palazzo Ducale fra economia e politica

Prima uscita da sindaco con i rappresentanti della blue economy per Bucci che da metà luglio inizierà un tour fra i terminal

MASSIMO MINELLA

Pù di millecinquecento ieri al Maggior Consiglio del Ducale. Altri tremila stasera in Fiera per il dinner dei giovani agenti marittimi. E un altro migliaio pronto a spostarsi da un convegno all'altro per questa "Genoa Shipping week", una settimana di eventi che ha appunto al centro lo shipping, o meglio la blue economy.

Genova ringrazia, non solo perché si gode una settimana da capitale internazionale (basterebbe poco per meritarsi l'appellativo anche per un periodo più lungo), ma perché dimostra la sua capacità di proporsi sulla scena globale del mare con argomenti vitali dal punto di vista economico, vissuti in "loca-

tion" (come si dice oggi) davvero uniche.

L'evento di ieri sera organizzato per i 160 anni della Fratelli Cosulich ha riunito tutto il mondo dello shipping italiano e una notevole rappresentanza di quello europeo. Così, mentre a livello associativo gli armatori si dividono, i Cosulich riuniscono tutto il mondo della blue economy per un evento che non è solo mondanità, ma anche occasione di confronto e di dibattito sul futuro della Lanterna.

Tengono banco i temi su cui il porto di Genova si gioca gran parte del suo futuro, la nuova diga foranea, il completamento del Parco degli Erzelletti e anche il futuro di Carige, la banca che in questi ambiti economici deve tornare a essere l'interlocutore primario

dal punto di vista del sostegno dei progetti di sviluppo del territorio portuale e urbano. Sfilano gli stati maggiori della politica genovese e ligure, dal neosindaco Marco Bucci, alla sua prima apparizione con il mondo economico dopo la vittoria elettorale al governatore Giovanni Toti.

Gli esponenti della portualità e dello shipping, il presidente dell'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini, il comandante della Capitaneria di Porto, l'ammiraglio Giovanni Petrorino o in pratica tutti i rappresentanti del mondo della blue economy, non solo genovese. Agenti, spedizionieri, broker, professionisti si uniscono nella ricorrenza per i 160 anni di un gruppo che lo scorso anno ha fatturato un miliardo di euro e che inten-

de crescere anche con nuovi business. Il sindaco Bucci annuncia che dalla metà di luglio, quando avrà definito la squadra di governo della città, inizierà un tour fra i terminal del porto di Genova.

Ad accoglierlo, fra gli altri, ci sarà di sicuro Aldo Spinelli,

l'imprenditore titolare del Terminal Rebora e da poco anche azionista di riferimento del Terminal Rinfuse, che alla tradizionale giacca con cravatta ieri ha preferito una più informale camicia bianca, salutandolo con grande euforia il governatore Toti.

CRIPICI/2018 REA/PIA

Genova, festa per i 160 anni del gruppo Cosulich

Genova - Quasi mille dipendenti e 950 milioni di fatturato. «Non siamo in vendita e continuiamo a crescere».



Genova - È ovunque nel mondo e presente in tutti i settori dello shipping: è da 160 anni che la Fratelli Cosulich è molte cose. **Società di armatori, cantiere navale, agenzia marittima, spedizioniere, persino agenzia di viaggi.**

Dalla nave del capitano Antonio Cosulich con cui nel 1857 è iniziata l'avventura a Lussinpiccolo, centro dell'isola croata di Lussino, al gruppo da «950 milioni di fatturato con cui abbiamo chiuso nel 2016, 950 dipendenti e 72 società controllate». Augusto Cosulich gestisce una galassia che ha uffici in tutto il mondo (New York Rio de Janeiro Irlanda Turchia, Singapore Hong Kong, Iran e ora anche Dubai) e oggi ha invitato a Palazzo Ducale a Genova per festeggiare il compleanno della società, più di 1.500 persone, tra cui la famiglia Arkas, principale operatore turco dello shipping, e il numero uno di Irlis, la compagnia iraniana di Stato, Mohammad Saeidi. Come si fa ad arrivare a 160 anni con una prospettiva di crescita? **«Con i miei karma - spiega Cosulich - Numero uno: customer service. Forniamo un servizio di eccellenza e così abbiamo vinto la crisi. Due: le persone. Assumiamo gente in gamba e poi investiamo su di loro per crescere. Terzo karma: la comunicazione. Le 72 società del gruppo devono scambiarsi informazioni: agiscono in campi diversi dello shipping e così abbiamo sempre un quadro completo del mercato. Quarto e ultimo: le acquisizioni. Andiamo sempre sul mercato per crescere». E proprio in questo periodo Cosulich sta trattando: «Stiamo negoziando per acquisire due società di medie e piccole dimensioni. Lo facciamo perché non siamo in vendita e non abbiamo rapporti coi fondi, anzi vogliamo crescere. Farlo organicamente è difficile, anche se vado sempre con la valigetta in mano per conquistare nuovi clienti.**

- segue

*Con le acquisizioni è però tutto più facile». Così il gruppo sta scommettendo nel settore delle spedizioni: «**Negoziamo con una società italiana e una straniera**». Di più Cosulich non dice anche se si lascia scappare che esiste anche una trattativa «**nel settore bunker. E così andremo a tre operazioni, come quelle dell'anno scorso. Il nostro patrimonio sono comunque le persone**».*

Il 2017 sarà un anno «migliore rispetto al 2016 e confidiamo anche in una ripresa dei noli» e questi cinque mesi sono stati positivi: «Quest'anno anche per Genova sarà decisivo. Dobbiamo fare sistema per rendere grande il porto sotto la regia di Paolo Signorini». Il primo cliente dello scalo genovese analizza anche la situazione in Iran («Buona crescita, ma c'è ancora un problema bancario) e le mosse dei cinesi. **Cosulich sentenza: «Vado sarà il terminale della Via della Seta e sarà pronto ad agosto settembre dell'anno prossimo. Non è uno scherzo».**

AdSP Adriatico Centrale: Approvato il primo piano operativo triennale di sistema

(FERPRESS) – Ancona, 29 GIU – Sviluppo delle infrastrutture del sistema portuale, sostenibilità ed innovazione i cardini del documento approvato lo scorso 27 giugno 2017.

Nella seduta del 27 giugno 2017 il Comitato di Gestione dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha approvato il Piano operativo triennale di sistema 2017-2019. Per la prima volta i sei porti principali del medio adriatico (Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona) vengono considerati come unico sistema coordinato, da sviluppare secondo linee guida comuni.

Il Piano si struttura su quattro linee guida principali: sviluppo delle infrastrutture portuali e delle connessioni retroportuali, sostenibilità, innovazione tecnologica e, ultimo, ma più importante, la governance.

Lo sviluppo delle infrastrutture riguarda in particolare la questione dei dragaggi e le connessioni alle reti di trasporto, priorità assolute per cogliere le opportunità di crescita dei traffici. Per raggiungere tale obiettivo viene data particolare enfasi al gioco di squadra istituzionale, fattore chiave per assicurare che il complesso processo decisionale sia sempre più orientato alle tempistiche oggi richieste da un mercato fortemente competitivo. La cooperazione istituzionale viene estesa ai sistemi logistici del centro Italia, inclusi i porti tirrenici, nell'ottica di cogliere i flussi di traffico intra-mediterranei che attraversano il Paese.

Innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale e sociale vengono inserite come priorità orizzontali per tutto il sistema portuale: l'info-strutturazione degli scali è finalizzata a migliorare la qualità dei servizi per merci e passeggeri, mentre la sostenibilità ambientale viene considerata fattore di competizione dei porti contemporanei, anche in coerenza con le evoluzioni normative nazionali e comunitarie che introdurranno entro il 2020 normative più restrittive per il settore marittimo e portuale. Analogamente, il dialogo porto-città viene promosso per favorire l'apertura degli scali verso la comunità locale, promuovere la conoscenza del ruolo dei porti nel benessere del territorio di riferimento e condividere le scelte di sviluppo e l'impegno per la tutela dell'ambiente.

“Il Piano Operativo Triennale approvato dal Comitato di gestione – ha dichiarato il Presidente Rodolfo Giampieri – definisce lo sviluppo dei porti dell'Adriatico centrale secondo priorità contemporanee e fortemente aderenti agli stimoli degli operatori degli scali. La forte attenzione sulla governance, sulla sostenibilità e sull'innovazione tecnologica non sono soltanto scelte coerenti con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con la legge di riforma del sistema portuale italiano, ma anche frutto dell'esperienza di questi 5 mesi di lavoro. In questi tre anni intendiamo recuperare e sviluppare il potenziale dei porti del Medio Adriatico, soprattutto di quelli afflitti da troppo tempo dai problemi dei dragaggi. Ambiente, dialogo porto-città e innovazione tecnologica sono gli strumenti per accompagnare lo sviluppo delle infrastrutture dei porti in un'ottica di coesione con il territorio, favorendo la competitività delle imprese e l'aumento dei posti di lavoro.”

Proroga a Provinciali: la soluzione genera dubbi

di Renato Roffi

LIVORNO - Dunque, lo scorso lunedì 26 Giugno, l'AdSp del mar Tirreno settentrionale Livorno e Piombino ha partorito, per il dottor Massimo Provinciali, l'ennesima proroga delle funzioni di segretario generale della ormai inesistente Autorità portuale di Livorno, un'operazione di cui sfuggono i connotati e i contenuti, per non parlare degli effetti possibili, dal momento che, a ben vedere, potrebbe trattarsi dell'adozione di un provvedimento non previsto in alcun modo dalla recente legge di riforma portuale, con quel che ne conseguirebbe. Occorre precisare che prorogare un incarico o una funzione a qualcuno significa protrarre nel tempo tale incarico - sempre che esista - (lo stesso, secondo i termini e i canoni stabiliti dal contratto a suo tempo stipulato) e tale funzione (la stessa) per un periodo più o meno definito. A questo punto merita ricordare che il dottor Massimo Provinciali divenne, a suo tempo, segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno (che, torniamo a dire, non esiste più) - e non della nuova AdSp - in forza di un contratto specifico della durata di quattro anni, rinnovabile (nella legge non c'è traccia della parola "prorogabile") una sola volta per altri quattro anni. Allora, con l'ultimo provvedimento del 26 Giugno scorso, che cos'è che è stato esattamente prorogato per Massimo Provinciali visto e considerato che, non esistendo più l'Autorità portuale di Livorno, non può esistere neppure la carica di segretario generale di quell'Authority che per legge non c'è più? La figura del segretario generale, fra l'altro, non fa parte del personale di ruolo inserito a qualsiasi livello nella pianta organica dell'Ente. E' tutt'altra cosa. Oggetto del provvedimento di proroga (estensione nel tempo di un incarico contrattualmente già definito), ammesso che fosse possibile adottarlo non essendo previsto dalle legge (così come non lo è il divieto per i sindaci e i presidenti di Regione di far parte dei Comitati di gestione), altro non può o potrebbe essere se non l'incarico di segretario generale della (cessata) Autorità portuale di Livorno e soltanto di quell'Authority escludendo, perciò, Piombino, oggi parte integrante della nuova Autorità di sistema. La proroga riguarderebbe, perciò esclusivamente l'incarico conferito a Massimo Provinciali così come fu stabilito nel contratto stipulato *ad hoc* e soltanto *ad hoc* quando Giuliano Gallanti era presidente della "fu" Autorità portuale di Livorno. Si tratta, invero, di una situazione un po' paradossale che potrebbe ingenerare almeno qualche dubbio, magari non soltanto in noi, considerato che qualcuno, in sessione di proroga, anziché avallare l'operazione con un chiaro voto favorevole, ha preferito limitarsi prudentemente ad una manlevante "presa d'atto". Che si tratti di uno dei tanti pasticci all'italiana ben servito in salsa piccante livornese?

Livorno, Bacino galleggiante in attesa dell'accertamento del

LIVORNO - Tra non molto, il 25 agosto prossimo, saranno due anni che il **bacino galleggiante "Mediterraneo"** del porto di Livorno è inagibile a causa dell'incidente occorso alla nave oceanografica Urania, costato anche la vita a un elettricista. Al tempo dell'incidente mancavano pochi mesi all'apertura ufficiale delle buste con le manifestazioni di interesse per la gara di gestione del comparto bacini. Buste tuttora chiuse nella cassaforte dell'Autorità portuale di Livorno, trasformatasi ormai in Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale. Il quadro complessivo, da quel 25 agosto non è sostanzialmente cambiato. La nave Urania è ancora inclinata sulla platea del bacino mentre sono terminati i vari accertamenti dell'Usl e quelli giudiziari. La situazione, sul piano della giustizia civile, vede la società armatrice in contenzioso con l'assicurazione e vi sarebbe stata anche da parte della prima una richiesta di "abbandono nave" poi contestata dall'assicurazione stessa. Gli aspetti controversi riguardano molti aspetti, tra cui le responsabilità e, secondo alcuni, anche alcune autorizzazioni. **La nave è stata dissequestrata dal tribunale nel marzo scorso**, ma nessuno si è ancora preso la responsabilità di rimuoverla, dal momento che i soggetti in campo sono almeno quattro: Azimut Benetti in qualità di concessionaria delle aree in attesa della gara, la società armatrice Sopromar, l'Autorità di Sistema e l'Autorità Marittima che fa capo alla locale Direzione della Toscana. Ci sarebbe anche un quinto soggetto, La Jobson, società partecipante alla gara bacini ed esterna alla vicenda dell'incidente, che pur di far che riprendere la gara, è disposta a farsi carico della rimessa in funzione del bacino mettendoci autonomamente 2 milioni di euro per una riparazione della durata complessiva di 60 giorni solari. Di fronte a tutti questi soggetti e possibili rivalse, **l'Autorità di Sistema** non si è espressa pubblicamente anche se, secondo voci ben informate, **il presidente Stefano Corsini** avrebbe fatto degli incontri esplorativi con le varie parti. La "pratica bacini" non può essere infatti archiviata nel cassetto delle cose da fare in futuro perché è diventata un caso politico. Una consistente parte di disoccupati, molti dei quali over 45, attende la riattivazione dei bacini, che potrebbe portare un indotto di alcune decine di milioni di

- segue

euro. Le loro necessità urgenti – ricordiamo che a fine anno scadranno 8000 sostegni al reddito straordinari e non rinnovabili – non è sfuggita alla politica ed è già tra le priorità di Cinque Stelle e Lega, con il PD ancora un po' defilato sulla questione. Come uscirne? Uno spiraglio è emerso dall'ultimo Comitato Portuale, convocato dal presidente Corsini per formalizzare la proroga al segretario Massimo Provinciali, in attesa che si costituisca il Comitato di gestione. Fonti interne dell'Autorità e membri del Comitato hanno parlato di un accertamento tecnico preventivo, richiesto dal giudice, eseguito ma non ancora depositato dal perito del tribunale. Tutto sembra girare intorno a quel documento. L'accertamento, eseguito ai sensi dell'articolo 696 del Codice di Procedura Civile, in contraddittorio con gli altri consulenti di parte, definisce lo stato dei luoghi e le condizioni delle cose come elementi di prova nel futuro giudizio di merito. Se il quadro tecnico è definito giudizialmente, nessuno potrà rivalersi all'Autorità per aver alterato il luogo dell'incidente e leso eventuali diritti. Non appena il perito del Tribunale depositerà l'Accertamento tecnico, gli enti pubblici potrebbero non ritardare la rimozione della nave e la riattivazione della procedura di gara.

G.F.

Schenone punta deciso sulla Darsena Europa

di Roberto Nappi

LIVORNO – Giulio Schenone, 52 anni, amministratore delegato di Gip di Genova (Gruppo Investimenti Industriali) dopo il passaggio dell'azienda terminalistica a due importanti fondi finanziari internazionali ha deciso di battere più velocemente la strada aperta da Luigi Negri, l'imprenditore sardo – genovese che è diventato uno dei big dei porti di Genova e di Livorno con i terminal Sech e Darsena Toscana. Schenone non lo nasconde, ha molta fretta: “ Ci sarà sempre più integrazione – dice in un'intervista al qualificato giornale on line The Medi Telegraph – fra il Tdt e il Sech: dobbiamo fare sinergie “ E non nasconde che adesso punta alla Darsena Europa, la mega banchina che i livornesi sognano da vent'anni e di cui, per ora, sentono molto parlare ma non vedono entusiasmi ministeriali e fatti concreti. Per noi – prosegue Schenone- è una priorità e presenteremo una manifestazione di interesse. Il bando scade alla fine di settembre e il nostro 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. “

L'interesse di Gip per la Darsena Europa era noto, ne aveva già parlato a Bruxelles Luigi Negri un paio di anni fa durante un'intervista a Il Tirreno. Interesse confermato anche dalla recente visita al Terminal Darsena Toscana di un forte gruppo finanziario cinese invitato dai dirigenti portuali Enzo Raugeri e Marco Dalli dal momento che la Compagnia ne è socia al 20 per cento. Insomma Gip, che quest'anno al TDT movimenterà circa 600 mila teu, tende decisamente ad ampliare la sua presenza nel porto di Livorno acquisendo anche la Darsena Europa. E a questo proposito Schenone ne ha parlato pure con il Sole 24 ore assicurando che “ da soli o con qualcuno, e comunque in posizione di preminenza, parteciperemo alla gara” per questa maxi Darsena che dovrà ospitare le mega navi da 18 mila teu e forse da 20 mila.

E a proposito dei mega container Schenone ha parlato anche dei terminal Sech e Bettolo, che nel porto di Genova si estendono nella zona tra Calata Sanità e l'inizio di Sampierdarena, che potrebbero essere gestiti come un'unica entità. Ma il problema delle navi da 18 mila teu in quella parte dello scalo ligure, dice Schenone, non si porrà prima di 5 – 6 anni perché non sono previste navi di quella capacità sulle rotte del Mediterraneo. Ecco, il tempo giusto per realizzare a Livorno la Darsena Europa, aggiungiamo noi. Se non cisà un terzo rinvio del bando. Che sarebbe, diciamo chiaramente, un brutto segnale.

PIOMBINO ROSSI SI SBILANCIA PRO AFERPI

«Le banche non aiutano Rebrab ma sostengono tutti gli altri»

- PIOMBINO -

«**PERCHÉ** agli altri sì e a Rebrab no». Se lo chiede il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi il quale vede «molti imprenditori italiani impegnati nel settore siderurgico e si chiede «se dietro di loro ci siano istituti bancari italiani». E allora «perché quegli stessi istituti non supportano il progetto di Rebrab, che ha già impegnato a Piombino qualcosa come 130 milioni di euro?». L'affermazione di Rossi, che evidentemente non legge i giornali algerini pieni del-

le difficoltà per Rebrab ad esportare un solo dinaro dal proprio paese, è giunta al termine della riunione del Comitato esecutivo dell'Accordo di programma di Piombino. Il presidente ha poi aggiunto che «riguardo a Piombino non si tratta né di piangere né di ridere, ma di continuare a lavorare in modo impegnato» precisando che se a sostituire quella di Rebrab fosse la proposta di British Steel «che prevede il solo utilizzo dei laminati e di 700 lavoratori, smetto di fare il presidente e avanziò al Ministero una mia proposta, perché a fare questo sono capaci tutti».

Aferpi: sciopero contro il governo «Ha disatteso gli accordi già firmati»

I sindacati non credono alle ipotesi di soluzione del ministro Poletti

-PIOMBINO-
SE L'AVVICINARSI dell'attesa dell'ultimatum del 30 giugno alimentava preoccupazioni, quel che in due giorni è accaduto ha reso frenetica la settimana più difficile della difficile crisi di Piombino Ieri, senza che informazioni, voci o avvisaglie raggiungessero Piombino è arrivata la notizia di un decreto partorito pochi giorni fa dai ministri Poletti e Padoa-Schioppa. Per i sindacati una doccia fredda che spazza via convinzioni e speranze causando una voragine nella busta paga dei dipendenti che, a giudizio di Fim, Fiom e Uilm, perderebbero 200-300 euro al mese con emolumenti per giunta erogati dall'Inps a scadenze non mensili da forse semestrali. Per giunta anche una batosta, sempre secondo i sindacati, per l'azienda (3 milioni circa). Altro che la proroga richiesta per altri 24 mesi di solidarietà secondo i vecchi criteri che ex dipendenti Lucchini già conoscono. La risposta non si è fatta attendere: sciopero di 24 ore oggi con una manifestazione a cui sono stati invitati partiti, sindaci e chiunque popoli le istituzioni. In una conferenza stampa organizzata ieri in consiglio di fabbrica è emersa con tutta la forza la delusione per il mancato rispetto,



INFURIATI I rappresentanti sindacali al consiglio di fabbrica di ieri

«alla zittina», da parte del Governo riguardo al decreto del giugno 2016 che, a giudizio dei sindacati, impegnava l'esecutivo alla concessione del nuovo periodo di solidarietà secondo i criteri ante job act. In tutto questo guazzabuglio, con la solidarietà espressa agli scioperati dal Pd locale, da Fassina, da Anselmi, da Giuliani, da Enrico Renzi e da molti altri ecco che nel sito del ministero del lavoro compare un annuncio secco: «A seguito di un confronto, i ministri hanno individuato un'ipotesi di

soluzione in grado di mantenere le condizioni di reddito dei lavoratori finora garantite e coerente con le normative che regolano la materia». Nessun'altra spiegazione. Giudizio positivo di Gianni Anselmi, e «con prudenza» anche di Valerio Fabiani.

L'ONOREVOLE Silvia Velo, dal suo pulpito, puntualizza: «Mi è stato riferito che il Governo con un altro decreto attiverà un apposito fondo che consentirà di mantenere le condizioni di reddito at-



Scatta lo sciopero di ventiquattr'ore

IN CORTEO dalle nove. Con lo slogan «Ora basta!», lo sciopero di 24 ore inizierà stamani alle 9 con il concentramento dei manifestanti in Largo caduti sul lavoro. Poi corteo con presidio in località Gagno.

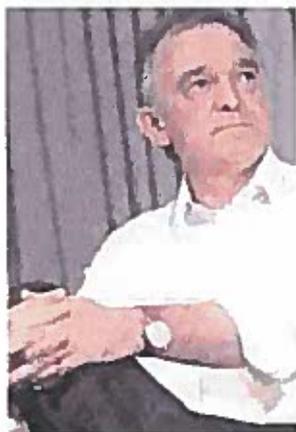
tuali dei lavoratori. Al momento non dispongo di altri dettagli ma posso assicurare che le questioni poste dai lavoratori sono state tutte oggetto di puntuali richieste». Nei dettagli scende l'assessore Cristina Grieco che dice: «Sarà il governo a coprire, fino a tutto il 2018, la differenza rispetto alla retribuzione che deriverebbe dall'applicazione della nuova normativa attualmente in vigore». I sindacati non restano convinti e insistono: «Sciopero!».

F.B.



Rossi: «Mi risulta ci siano incertezze»

PIOMBINO - «SONO già stati stanziati 25 milioni mentre risulta che non c'è ancora certezza sull'erogazione degli altri 25». Così ieri a Roma il presidente della giunta regionale Enrico Rossi sulla bretelle che dovrà collega Montegemoli al Gargano in attesa del secondo lotto fino al porto. Ma come si fa a fidarsi degli annunci continui, gridati e purtroppo variegati che escono dalle istituzioni! È passata appena una settimana, sette miseri giorni, da quando il viceministro delle infrastrutture e trasporti Riccardo Nencini, il sottosegretario all'ambiente Silvia Velo, il sindaco di Piombino Massimo Giuliani e il direttore progettazione dell'Anas Stefano Liani sono corsi a Piombino per spiegarci che l'iter



FRECCIATA Il governatore della Toscana Enrico Rossi

per la realizzazione del primo tratto della bretella per Porto era praticamente cosa fatta. Un respiro di sollievo dopo oltre un decennio di attesa. All'hotel Centrale ci è stato annunciato un puntuale cronoprogramma. E gli oratori erano stati così convincenti che tutti gli organi di informazione hanno titolato più o meno alla stessa maniera: «In quattro anni pronta la strada 398 fino al Gargano». Chi, come noi, aveva osato esprimere qualche perplessità sui finanziamenti si era dovuto accontentare di decise puntualizzazioni. Allora si parlava di 50 milioni inseriti nel contratto di programma Anas-governo valido dal 2016 al 2020. Quei soldi spiccavano anche nella serie di dispositivi presentate dall'ingegner Liani. Ci avevano parlato anche di 25 milioni

più 25 per il finanziamento. Non una forma diversa ma, secondo la convinzione della platea, la faccia diversa di una stessa medaglia: una parte dei soldi li avrebbe messi la presidenza del consiglio ed una parte il ministero delle infrastrutture verosimilmente attraverso lo stesso contratto di programma che, per la cronaca è stato bloccato a febbraio dal ministro Padoa-Schioppa (particolare che nell'incontro venne superato da reiterate rassicurazioni di un intermediario sbloccato). E ora Rossi ci viene a dire che «occorre fare una verifica» e per magnificare le proprie iniziative corredo la notizia col ricordo di circa 300 milioni di interventi sul porto finanziati dalla Regione mentre la bretella sarebbe al momento l'unico intervento a carico del Governo nazionale».

F.B.

Quasi 2000 in corteo contro il decreto Oggi l'incontro decisivo al Ministero

Attesa per gli ammortizzatori. Dubbi sulle prospettive delle acciaierie

- PIOMBINO -

PIÙ CARICA di così la vigilia del D-day romano non poteva essere. Ad un giorno dall'appuntamento per vedere le carte di Rebrab e per conoscere le reali intenzioni degli algerini, i sindacati hanno ottenuto il consenso dei lavoratori che questa volta non hanno disertato l'invito alla mobilitazione. In 1500-2000 hanno infatti aderito allo sciopero per protestare contro l'ultimo nato, il decreto che pochi giorni fa è stato firmato dai ministri del lavoro e del tesoro e che, nel momento della proroga degli ammortizzatori sociali, non ha tenuto conto dell'accordo sindacati-governo firmato a giugno 2015. La conseguenza per il sindacato sarebbe una decurtazione delle retribuzioni (250-300 euro), l'assenza di anticipazioni degli assegni mensili da parte dell'azienda ed il pagamento, a scadenze semestrali, da parte dell'Inps. E pensare che oggi a Roma si doveva discutere anche della proroga degli ammortizzatori per altri 24 mesi! Una cosa che voci insistenti davano per fatta secondo quel che venne stabilito due anni fa. Invece... Bandiere al vento, slogan rispolverati da scontri lontani («Lotta dura senza paura») o anche presi a prestito dalle vicende recenti («Per le banche i soldi li avete trovati, i lavoratori



IN CORTEO La rabbia degli operai

invece li avete abbandonati») e avanti compatto dal ritrovo iniziale di Largo excludi del lavoro per viale dell'Unità d'Italia fino alle periferie della città oltre il Gagno. È qui il blocco del traffico per un paio di ore. La situazione già pesante per la carreggiata in uscita dalla città occupata dal corteo, è diventata insostenibile. È - unico neo - la protesta, come ha detto un vecchio consigliere comunale,

non ha assunto in quel caso le caratteristiche di «una operazione simpatia».

MATERIA da ripensare per la prossima volta se non altro perché in un momento così difficile gli operai hanno bisogno del convinto sostegno di tutti. Non ha mutato le caratteristiche della manifestazione neanche la notizia della telefonata giunta al sindaco,



Focus

L'assemblea della sera

E' STATA confermata l'assemblea delle maestranze ex Lucchini che si terrà stasera di fronte alla portineria dello stabilimento.

L'appuntamento è previsto per le 20 quando si conta che le delegazioni oggi a Roma saranno rientrate a Piombino e quindi potranno per fare il punto sull'incontro al Mise di oggi a mezzogiorno.

in corteo insieme ai colleghi di Savereto, San Vincenzo, Scarlino e Follonica, dal ministro Poletti. Un tentativo di rasserenare gli animi con la notizia di un sostanziale ripensamento rispetto al decreto della protesta. L'annuncio richiede verifiche e l'occasione non manca per vedere le carte oggi a Roma. Intanto il consiglio di fabbrica ha di chiarato per oggi un pacchetto di scioperi per i vari turni.

PIOMBINO

LIVELLO DI SICUREZZA

UN'OPERAZIONE CHE SERVE AD AUMENTARE MAGGIORMENTE IL LIVELLO DI SICUREZZA IN UN'AREA PARTICOLARMENTE DELICATA COME È QUELLA PORTUALE DI PIOMBINO

Squadra speciale dei vigili del fuoco Più sicurezza nel porto di Piombino

Potenziati i servizi nel fine settimana. L'accordo firmato in Prefettura

-LIVORNO-
DAL 23 GIUGNO al 3 settembre una squadra 'speciale' antincendi dei vigili del fuoco sarà presente, tutti i fine settimana, sul porto di Piombino. Lo ha stabilito una convenzione firmata ieri in prefettura, a Livorno, dal presidente dell'Autorità Portuale di sistema, Stefano Corsini, dal prefetto Anna Maria Manzone e dal comandante provinciale dei vigili del fuoco Francesco Notaro. Il presidio sarà operativo sul porto di Piombino per il terzo anno consecutivo, ed è organizzato in quanto lo scalo, durante i mesi estivi, si caratterizza per un significativo incremento del traffico di navi passeggeri, che riguarda sia il flusso verso la Sardegna che quello verso l'isola d'Elba. Una situazione che si aggiunge a quella già notevole del traffico marittimo di tipo commerciale e da diporto, che produce un altrettanto considerevole aumento dei passeggeri in ambito portuale. Nasce da questo la necessità di offrire una tempestiva ed efficace risposta operativa in caso di emergenza. La squadra 'speciale' sarà presente sul porto dal venerdì alla domenica con orario 9-19, e anche nei giorni festivi

all'interno della settimana. Sarà composta da 5 unità permanenti: un responsabile operativo del soccorso, un autista e tre operatori. Verrà messo a disposizione anche un mezzo polifunzionale di tipo auto pompa serbatoio idoneo per gli interventi ragionevolmente ipotizzabili. Il servizio è stato or-

ganizzato, con successo, anche durante i mesi estivi del 2015 e del 2016. Un'operazione che serve ad aumentare maggiormente il livello di sicurezza in un'area particolarmente delicata come è quella portuale di Piombino. Allo scalo piombinese è già operativo un distaccamento, ma durante i mesi

estivi capita spesso di dover avere a che fare con incendi che, per forza di cose, occupano molti operatori lontano dalla zona portuale. Da qui nasce la decisione di intervenire anche con un presidio 'speciale'. La squadra potrà intervenire anche in caso di emergenza sui traghetti e sulle navi commerciali attraccate in porto.

IL PRESIDENTE DELL'Autorità

Portuale, Corsini, ha annunciato che valuterà per il prossimo anno un'iniziativa anche sul porto di Livorno. Nel marzo scorso, proprio in seguito ad un incendio che si sviluppò a bordo del traghetti Belini, tra l'Elba e Piombino, nella sala macchine, il sindacato Usb dei vigili del fuoco scrisse una lettera indirizzata alle varie istituzioni dove, appunto, evidenziava lo stato di criticità dell'area portuale senza un distaccamento portuale con personale specialista e motobarca antincendio. Proprio in quell'occasione il sindacato Usb chiese a gran voce un potenziamento di questo tipo di personale. Secondo Usb una relazione tecnica di alcuni fa evidenzerebbe come allo scalo piombinese dovrebbe essere previsto un presidio permanente di 29 unità.

Paolo Biagioni



AUTORITA' Da sinistra: Stefano Corsini, presidente Authority, Anna Maria Manzone prefetto e Francesco Notaro comandante Vigili Fuoco

STAZIONE MARITTIMA L' analisi di Confcommercio: lavorare perché diventi l' hub naturale del Mediterraneo

«Il Porto deve uscire dall' immobilismo»

NAPOLI. Uscire dall' immobilismo e fare del porto cittadino l' hub naturale del Mediterraneo in grado di attrarre nuove rotte e nuovi investimenti. Ma per diventarlo occorre migliorare il suo profilo competitivo puntando sulla realizzazione di strutture a terra, logistiche e intermodali. Solo così Napoli, la Campania e tutto il Mezzogiorno potranno diventare centrali nei piani di sviluppo del sistema marittimo ed imprenditoriale. Giunge a questa conclusione lo studio presentato ieri da Confcommercio alla stazione marittima. Uno studio che, ha dichiarato il commissario di Confcommercio, Giacomo Errico (nella foto) fa il punto sulle criticità del sistema portuale italiano e sulle prospettive che si aprono alle imprese, marittime e del terziario avanzato, con le nuove rotte internazionali e con la riforma avviata dal governo. «Le analisi sviluppate sul porto di Napoli tra il 2008 e il 2016, durante i quali si è manifestata la totale assenza di una governance stabile, hanno da una parte evidenziato una sostanziale tenuta dei traffici marittimi ed una parziale crescita del sistema imprenditoriale; dall' altra una serie di criticità legate ai collegamenti con le reti viarie, ferroviarie e intermodali, ai tempi lunghi nella gestione degli appalti, delle concessioni demaniali e della conflittualità. Lo stesso scavo per la Darsena di Levante, che sarebbe dovuto partire a giugno, non parte», ha affermato Errico. Il commissario di Confcommercio ha ribadito che «la produttività di uno scalo dipende non solo dall' evoluzione dei mercati ma anche dalla capacità di tenuta del mondo imprenditoriale che chiede tempi certi per gli investimenti. A tale proposito, il Piano operativo triennale 2017-2019 prevede investimenti per oltre 730 milioni di euro, di cui il 75% per i porti di Napoli e di Castellammare. Il 70% però non gode della copertura finanziaria e di quelli previsti nel Grande Progetto ne sono disponibili solo 147 milioni». Per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, va innanzitutto evitata la concorrenza tra gli scali. «Tra i porti della regione è auspicabile ci sia collaborazione per lo sviluppo», ha sostenuto. Collaborazione tra imprese ed istituzioni è anche il monito arrivato da Pasquale Le Gora De Feo, vicepresidente Assiterminal: «Le imprese devono fare il proprio lavoro, le istituzioni altrettanto, evitando commi.

Porto, Spirito: Evitare concorrenza interna, piÃ¹ collaborazione

Alla Stazione Marittima di Napoli si Ã¨ parlato del sistema portuale campano, un risorsa molto importante per lo sviluppo della regione. Al convegno "La portualitÃ in Campania, tra criticitÃ e aspettative di sviluppo", tenutosi questa mattina presso la Sala Galatea, Ã¨ intervenuto Pietro Spirito, presidente dell'AutoritÃ di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che ha dichiarato: "Dobbiamo evitare, per quanto possibile, la concorrenza interna alla Campania. Tra i porti della regione Ã¨ auspicabile ci sia collaborazione per lo sviluppo". Collaborazione, poi, tra imprese ed istituzioni con il monito che arriva da Pasquale Legora De Feo, Vicepresidente Assiterminal: "Le imprese devono fare il proprio lavoro, le istituzioni altrettanto, e si devono evitare commistioni". A queste parole si aggiungono quelle di Giacomo Errico, Commissario di Confcommercio Imprese per l'Italia della Campania: "Confcommercio ha avviato questo percorso di interazione con tutti gli attori in campo per presentare delle proposte operative che si basano, principalmente, sullo sviluppo del porto di Napoli e sulla realizzazione di una piena occupazione". Video Omnipoli Etichettato sotto apertura.

ildenaro.it

L'organismo di partenariato vuole uno scalo competitivo

PORTO/2 La necessità di completare infrastrutture vitali come la Civitavecchia-Orte per lo sviluppo dello scalo è stata al centro non solo del tavolo convocato venerdì scorso nell'aula Calamatta del Comune di Civitavecchia con sindacati e categorie, ma anche della prima riunione dell'organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità di sistema portuale che si è insediato giovedì a Molo Vespucci. L'organismo, previsto dalla legge di riforma delle Autorità portuali e presieduto dal presidente dell'ente Francesco Maria Di Majo, ha funzioni consultive ed è composto da rappresentanti delle categorie tra armatori, industriali, articoli 16 e 18, spedizionieri, autotrasportatori, lavoratori delle imprese ed un rappresentante degli operatori del turismo e del commercio. Una sorta di vecchio comitato portuale che dovrà affiancare il Comitato di gestione.

Insieme al presidente Di Majo e ai comandante della Capitaneria di porto del network fanno parte dell'organismo: Domenico Ferraiuolo (Confitarma) in rappresentanza degli Armatori, il presidente di Unindustria, Stefano Cenci; Franco Ronzi di Assiterminal in rappresentanza degli operatori ex art. 16 e 18. Per gli spedizionieri, Valter Vomiero (Fedespedi) e Gianfranco Monti (Anasped);

per la categoria degli operatori logistici intermodali Riccardo Sciolti (Assologistica) e Guido Gazzola (Assofer); per la categoria degli operatori ferroviari Giuseppe Tolomeo (Agens) e Giacomo Di Patrizi (Fercargo); per la categoria degli agenti e raccomandatori marittimi David La Rosa; per la categoria degli autotrasportatori Patrizio Loffarelli; in rappresentanza dei lavoratori delle imprese Alessandro Borgioni, Annita Fantozzi e Gennaro Gallo; in rappresentanza degli operatori del turismo e del commercio John Portelli.

«Sono contento ha affermato il numero uno di Molo Vespucci - della partecipazione attiva dei membri del neo costituito organismo di partenariato. Gli argomenti più rilevanti hanno riguardato in particolare la crescita di competitività del porto commerciale attraverso il suo sviluppo infrastrutturale - compresi gli accessi viari e ferroviari - l'efficientamento dei controlli doganali e dei servizi di interesse generale ed infine interventi mirati a rendere più economico il porto (agendo su diritti e tasse portuali) nel rispetto del principio della trasparenza finanziaria come oggi impone il nuovo regolamento europeo».

Cristina Gazzellini

Porto, Confcommercio: Chiave dello sviluppo del Mezzogiorno

"Napoli, la Campania e tutto il Mezzogiorno possono diventare centrali nel rilancio del sistema imprenditoriale attraverso la crescita di tutto ciò che ruota attorno alla portualità. Di qui l'esigenza di uno studio di analisi e proposta presentato da Confcommercio", ha dichiarato il commissario di Confcommercio Giacomo Errico. Il sistema dei porti italiani, nodi di interfaccia di un complesso sistema logistico, rappresentano per Confcommercio uno dei più interessanti temi per lo sviluppo dell'economia delle Imprese e del Terziario avanzato. "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", si sottolinea nello studio presentato alla Stazione Marittima dal commissario Giacomo Errico e dal segretario generale Confrasperto e direttore Confcommercio Imprese per l'Italia della Campania Pasquale Russo che ha moderato il convegno e al quale erano presenti, tra gli altri, Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pasquale Legora De Feo, vicepresidente Assiterminal e amministratore delegato Conateco, Raffaele Aiello, presidente Fedarlinea, Paolo Uggiani, presidente nazionale Confrasperto e vice presidente Confcommercio Imprese per l'Italia, Sergio Iasi, amministratore delegato Cis Interporto, Francesco Pagni direttore Operations presso Interporto Servizi Cargo Spa e il presidente della commissione trasporti della Regione Luca Cascone. A fronte di tali dati favorevoli emergono una serie di rilevanti criticità rilevate nello studio illustrato davanti a cinquecento persone dall'ingegnere Marco Di Stefano in collaborazione con l'Ufficio Studi di Confcommercio Imprese per l'Italia. Confcommercio ha lanciato oggi le sue proposte per rendere operativi i progetti mettendo insieme gli imprenditori del settore armatori, terminalisti, operatori della cantieristica, operatori della logistica che attendono risposte urgenti.

ildenaro.it

Informazioni Marittime

Alis in convegno a Napoli per il rilancio del Mezzogiorno



La ripresa delle aziende del Mezzogiorno attraverso la sinergia dei trasporti. Questo il tema che verrà affrontato durante il convegno organizzato da A.L.I.S. – Associazione Logistica dell’Intermodalità Sostenibile dal titolo **“Il Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile – L’evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno”**.

L’evento si svolgerà lunedì 17 luglio alle ore 9 presso il centro congressi della Stazione Marittima di Napoli, Sala Galatea.

“Il riscatto del Mezzogiorno è uno degli obiettivi macroeconomici che ALIS si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all’attenzione dei tavoli governativi – ha dichiarato Guido Grimaldi, presidente di Alis -. Su questo punto l’interesse è sempre molto alto: in ogni convegno nazionale o internazionale i rappresentanti di Alis hanno posto all’attenzione delle istituzioni il problema della continuità territoriale. Credo fortemente che discuterne in ogni consesso sia produttivo di effetti positivi”.

La conferenza avrà come moderatore Bruno Vespa e Guido Grimaldi farà gli onori di casa, mentre concluderà moderando l’ultima sessione il direttore del quotidiano *Il Mattino* Alessandro Barbano. L’evento è articolato in 3 sessioni. La prima sessione, il cui svolgimento è previsto dalle 10,15 alle 11,45, sarà “L’evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile” alla quale interverranno nomi autorevoli tra cui Maurizio Lupi, parlamentare della Camera dei Deputati, oltre a una significativa rappresentanza di imprenditori noti a livello internazionale, quali Alberto Bertone, presidente di Acqua Sant’Anna, Alberto Nobis, amministratore delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, brand president di IVECO e Massimo Zanin, amministratore delegato di Feed – Gruppo Veronesi.

Alle 12 avrà inizio la seconda sessione intitolata “Rilancio del Mezzogiorno”, che vedrà tra i relatori il ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.a., Ugo Salerno, il presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito e il vice presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi.

L’evento si concluderà nel pomeriggio, dalle 15,30 alle 17,30, con il II Salotto dell’Alis. Introdurrà la terza sessione Enrico Maria Puja, direttore generale MIT, al quale seguiranno, tra gli altri, Zeno D’Agostino, presidente Assoporti, Pino Musolino, presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale,

Stefano Corsini, presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi, presidente Adsp Mar Adriatico Meridionale, Andrea Annunziata, presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale.

“La riduzione del gap esistente tra il Nord e il Sud del paese in termini logistici, economici e infrastrutturali, è una priorità assoluta per l’associazione - ha precisato il presidente Guido Grimaldi - Il rilancio del Mezzogiorno favorirà non solo le aziende del Sud Italia ma anche quelle del Nord, che nello sviluppo infrastrutturale potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento attraverso una riduzione del costo logistico”.

La garanzia d’efficienza nella circolazione di merci e persone, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione di emissioni di CO2 e l’internazionalizzazione del settore trasporti sono infatti le urgenze che A.L.I.S. ha fatto proprie, definendole come obiettivi macroeconomici a medio e lungo termine.

Il rilancio del mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile. Convegno ALIS il 17 luglio a Napoli

(FERPRESS) – Napoli, 29 GIU – La ripresa delle aziende del Mezzogiorno attraverso la sinergia dei trasporti. Questo il grande tema che verrà affrontato durante il convegno organizzato da A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dal titolo "Il Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile – L'evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno". L'evento si svolgerà lunedì 17 luglio alle ore 9 presso il centro congressi della Stazione Marittima di Napoli, Sala Galatea.

"Il riscatto del Mezzogiorno è uno degli obiettivi macroeconomici che ALIS si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all'attenzione dei tavoli governativi – ha dichiarato Guido Grimaldi, Presidente dell'Associazione Logistica – Su questo punto l'interesse è sempre molto alto: in ogni convegno nazionale o internazionale i rappresentanti di ALIS hanno posto all'attenzione delle istituzioni il problema della continuità territoriale. Credo fortemente che discuterne in ogni consesso sia produttivo di effetti positivi."

La conferenza avrà come moderatore Bruno Vespa e Guido Grimaldi farà gli onori di casa, mentre concluderà moderando l'ultima sessione il Direttore del quotidiano "Il Mattino" Alessandro Barbano. L'evento è articolato in 3 sessioni. La prima sessione, il cui svolgimento è previsto dalle 10,15 alle 11,45, sarà "L'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile" alla quale interverranno nomi autorevoli tra cui Maurizio Lupi, Parlamentare della Camera dei Deputati, oltre a una significativa rappresentanza di imprenditori noti a livello internazionale, quali Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di IVECO e Massimo Zanin, Amministratore Delegato di Feed – Gruppo Veronesi.

Alle 12 avrà inizio la seconda sessione intitolata "Rilancio del Mezzogiorno", che vedrà tra i relatori il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.a., Ugo Salerno, il Presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito e il Vice Presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi.

L'evento si concluderà nel pomeriggio, dalle 15,30 alle 17,30, con il Il Salotto dell'ALIS. Introdurrà la terza sessione Enrico Maria Puja, Direttore Generale MIT, al quale seguiranno, tra gli altri, Zeno D'Agostino, Presidente Assoport, Pino Musolino, Presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale,

Stefano Corsini, Presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi, Presidente Adsp Mar Adriatico Meridionale, Andrea Annunziata, Presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, Presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, Presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale.

"La riduzione del gap esistente tra il Nord e il Sud del paese in termini logistici, economici e infrastrutturali, è una priorità assoluta per l'Associazione – ha precisato il Presidente Guido Grimaldi – Il rilancio del Mezzogiorno favorirà non solo le aziende del Sud Italia ma anche quelle del Nord, che nello sviluppo infrastrutturale potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento attraverso una riduzione del costo logistico".

La garanzia d'efficienza nella circolazione di merci e persone, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione di emissioni di CO2 e l'internazionalizzazione del settore trasporti sono infatti le urgenze che A.L.I.S. ha fatto proprie, definendole come obiettivi macroeconomici a medio e lungo termine.

Per maggiori informazioni consulta il [programma](#)

A.L.I.S. PROMUOVE IL RILANCIO DEL MEZZOGIORNO



Importante appuntamento sulla logistica intermodale sostenibile e l'evoluzione del trasporto nel Sud Italia

Napoli, 29 giugno 2017 – La ripresa delle aziende del Mezzogiorno attraverso la sinergia dei trasporti. Questo il grande tema che verrà affrontato durante il convegno organizzato da A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dal titolo "Il Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile – L'evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno". L'evento si svolgerà lunedì 17 luglio alle ore 9 presso il centro congressi della Stazione Marittima di Napoli, Sala Galatea. "Il riscatto del Mezzogiorno è uno degli obiettivi macroeconomici che ALIS si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all'attenzione dei tavoli governativi – ha dichiarato Guido Grimaldi, Presidente dell'Associazione Logistica – Su questo punto l'interesse è sempre molto alto; in ogni convegno nazionale o internazionale i rappresentanti di ALIS hanno posto all'attenzione delle istituzioni il problema della continuità territoriale. Credo fortemente che discuterne in ogni consesso sia produttivo di effetti positivi."

Guido Grimaldi, presidente A.L.I.S.

La conferenza avrà come moderatore Bruno Vespa e Guido Grimaldi farà gli onori di casa, mentre concluderà moderando l'ultima sessione il Direttore del quotidiano "Il Mattino" Alessandro Barbano. L'evento è articolato in 3 sessioni. La prima sessione, il cui svolgimento è previsto dalle 10,15 alle 11,45, sarà "L'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile" alla quale interverranno nomi autorevoli tra cui Maurizio Lupi, Parlamentare della Camera dei Deputati, oltre a una significativa rappresentanza di imprenditori noti a livello internazionale, quali Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di IVECO e Massimo Zanin, Amministratore Delegato di Feed – Gruppo Veronesi.

Alle 12 avrà inizio la seconda sessione intitolata "Rilancio del Mezzogiorno", che vedrà tra i relatori il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.a., Ugo Salerno, il Presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito e il Vice Presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi.

L'evento si concluderà nel pomeriggio, dalle 15,30 alle 17,30, con il II Salotto dell'ALIS. Introdurrà la terza sessione Enrico Maria Puja, Direttore Generale MIT, al quale seguiranno, tra gli altri, Zeno D'Agostino, Presidente Assoport, Pino Musolino, Presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale, Stefano Corsini, Presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi, Presidente Adsp

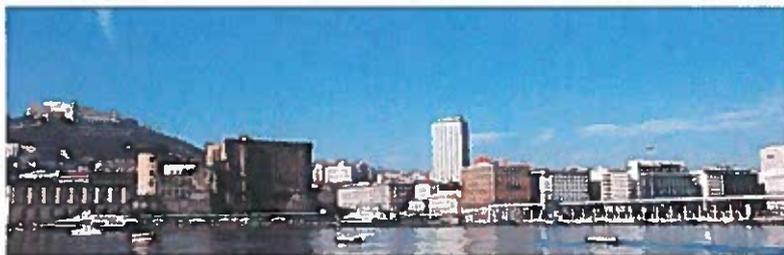
Mar Adriatico Meridionale, Andrea Annunziata, Presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, Presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, Presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale.

"La riduzione del gap esistente tra il Nord e il Sud del paese in termini logistici, economici e infrastrutturali, è una priorità assoluta per l'Associazione – ha precisato il Presidente Guido Grimaldi – il rilancio del Mezzogiorno favorirà non solo le aziende del Sud Italia ma anche quelle del Nord, che nello sviluppo infrastrutturale potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento attraverso una riduzione del costo logistico".

La garanzia d'efficienza nella circolazione di merci e persone, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione di emissioni di CO2 e l'internazionalizzazione del settore trasporti sono infatti le urgenze che A.L.I.S. ha fatto proprie, definendole come obiettivi macroeconomici a medio e lungo termine.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli alla ricerca di fondi



di Paolo Bosso

Il porto di Napoli è compresso ma non compromesso, nonostante gli anni di commissariamento. Basta guardare il fatturato aggregato delle aziende, pari a 754 milioni di euro, in difetto tenendo conto che le aziende sono restie a rendere noti i loro bilanci. Un parco concessionario “forte”, gestito per il 43 per cento da società del gruppo Aponte. Un polo industriale ricco anche se disorganizzato: a stento un quarto delle superfici disponibili sono in concessione. I dati emergono da uno studio che Confcommercio e Confrasperto hanno commissionato all'ingegnere Marco Di Stefano, esperto in progettazioni portuali, illustrato al convegno “La portualità in Campania tra criticità e aspettative di sviluppo”, tenutosi mercoledì alla stazione marittima partenopea.

Nel Piano Operativo Triennale (Pot) 2017-2019 del porto di Napoli mancano all'appello circa 360 milioni di euro su mezzo miliardo di spesa quantificata: lo scalo campano ha a disposizione per i prossimi tre anni circa 140 milioni di fondi euroregionali, utili a coprire a stento un terzo della programmazione. Invece per Salerno (la governance portuale campana è unificata da dicembre nell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale-Adsp) il Pot vale 73 milioni ed è coperto all'80 per cento. Fondi indisponibili che però non devono destare allarme. Il Piano, lo dice la parola, non è un elenco di appalti ma un disegno progettuale: si va necessariamente in eccesso. Anche se centinaia di milioni sono complicati da reperire in meno di tre anni. «Metà di questi finanziamenti mancanti verranno dalla Banca Europea degli Investimenti», rassicura il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, pronto, dice, a presentare un'istruttoria entro settembre.

A leggere il Pot emerge un parco opere molto ampio ma anche vecchio. Su 32 progetti, 10 risalgono al 2003 e i più recenti hanno tra i 6 e i 7 anni. Il più consistente riguarda la colmata per la futura darsena di Levante (150 milioni), seguono il consolidamento e l'ampliamento di moli e banchine, intorno ai cento milioni; un parcheggio sotterraneo e una galleria commerciale nel palazzo storico dei Magazzini Generali (74), l'ampliamento di quest'ultimo (37), infine il risanamento dei bacini di carenaggio e le bonifiche dei fondali. Per quanto riguarda l'importante opera di dragaggio dei fondali, non inclusa nel Pot perché già in gara, si procede con lentezza. La Commissione avrebbe dovuto pronunciarsi questa settimana ma è alle prese con le offerte anomale. Nuova riunione l'11 luglio. Costo: 45 milioni di euro su base d'asta. Il porto lavora alla decongestione. «In questo territorio non si può rinunciare alla gomma. Bisogna piuttosto eliminare i colli di bottiglia con retroporti rapidi», chiarisce il vicepresidente Confcommercio, Paolo Uggé. Sul risanamento del manto stradale, in cattive condizioni da un po', l'Adsp ci tiene a non frammentare gli appalti. L'ambizione, in controtendenza, è affidare ad un unico soggetto i lavori, così da avere anche un unico responsabile. Per le ferrovie il discorso è più complicato, annoso e pieno di incognite, a cominciare dalle potenzialità. L'Adsp sta preparando una gara, la prima di questo tipo (in passato la gestione si è limitata alle manovre), per realizzare una startup da sostenere in parte con risorse pubbliche fino al 2018. Si tratta di collegare Napoli agli interporti di Nola e Marcianise. Un quarto delle medie imprese del Meridione, afferma un rapporto Mediobanca-Fondazione La Malfa, si trovano in Campania. Ma c'è un traffico import-export tale da rendere sostenibile un raccordo ferroviario diretto porto-interporto? «Nei prossimi giorni verrà lanciato un bando per una linea verso Nola ma i volumi di traffico non giustificano una tratta di questo genere», sentenza Sergio Iasi, amministratore delegato CIS-Interporto.

Gioia Tauro, il Comitato portuale approva il bilancio consuntivo

GIOIA TAURO- il Comitato portuale di Gioia Tauro, riunitosi nella sede dell'Autorità portuale, ha approvato il bilancio consuntivo esercizio 2016, l'A

Dalla illustrazione della rendicontazione è stato 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 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 l'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro.”

LEGAMBIENTE SCRIVE UNA LETTERA APERTA ALLE ISTITUZIONI SUL TERMINALE GNL



Lettera aperta

Oggetto: Terminal di GNL del Porto di Brindisi

Puntualizziamo tecnicamente la posizione sul terminal per GNL, anche in risposta a legittimi interventi di operatori del settore marittimo e a molto meno legittimi interventi che danno voce, ammantandole di terzietà alle posizioni retrive ed arriva perfino a dichiarare che l'elettificazione delle banchine, per abbattere le emissioni prodotte dai motori delle navi attraccate, a Brindisi non si può fare perché costosa, (per chi?).

Legambiente ha proposto da tempo la realizzazione, in parte accettata da A2A, di un impianto solare termodinamico il quale consentirebbe anche l'elettificazione delle banchine mettendoci al passo con i tanti porti che l'hanno effettuata. In merito alla proposta del Presidente dell'Autorità di Sistema dr. Patroni Griffi, Legambiente portatrice di interessi diffusi, vorrebbe inquadrare l'argomento in maniera tecnica e trasparente e per fare questo è indispensabile partire dai riferimenti normativi.

La filiera degli usi finali del GNL ha già mosso i primi passi nella realtà italiana. Importanti sviluppi sono attesi con l'attuazione del Dlgs n. 257/2016 e il Quadro Strategico Nazionale per il GNL adottati in recepimento della direttiva 2014/94/UE per la promozione dei combustibili alternativi.

La sez. C del Quadro Strategico Nazionale fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi al punto 3 APPROVVIGIONAMENTO E STOCCAGGIO DEL GNL (gas naturale liquefatto quindi combustibile fossile) individua diverse modalità attraverso le quali il GNL viene gestito in piccole e medie quantità direttamente in forma liquida definiti come "Small Scale LNG" possono essere forniti mediante le seguenti infrastrutture o installazioni:

1. Terminal, che offrono prevalentemente i seguenti servizi:

1.1 Ricarica ovvero trasferimento di GNL dai serbatoi del terminale a navi metaniere;

1.2 Trasferimento diretto di GNL da una nave ad un'altra (Allibo);

1.3 Caricamento di GNL su navi bunker (bettoline/shuttle);

1.4 Caricamento di GNL su autobotti (o ISO container);

1.5 Caricamento di GNL su vagoni cisterna ferroviari.

2. Navi bunker (bettoline/shuttle), che a loro volta riforniscono navi alimentate a GNL (bunkeraggio) o stoccaggi locali costieri.

3. Mini impianti di liquefazione per la trasformazione in GNL del gas naturale proveniente dalla rete, utilizzati per rifornire autobotti (o ISO container) e/o bettoline/navi shuttle per impianti costieri.

4. Autobotti (o ISO-container), che a loro volta riforniscono navi alimentate a GNL (bunkeraggio) o stoccaggi locali.

5. Stoccaggi locali, riforniti da autobotti (o ISO-container) e/o bettoline/shuttle (se stoccaggi costieri) e utilizzati per:

a) caricamento di autobotti (o ISO-container) e/o di bettoline;

b) impianti di rifornimento costieri per navi alimentate a GNL (bunkeraggio);

c) impianti di rifornimento di autoveicoli alimentati a GNL o a CNG (gas naturale compresso);

d) depositi satellite di stoccaggio per usi industriali o civili.

- segue

L'ipotizzato progetto a cosa si riferisce? a un deposito costiero? ad un trashbordo in mare? o a cos'altro? Quel che è certo è che dopo quanto emerso nel piano di risanamento ARIS (Area ad elevato rischio di crisi ambientale) e nella valutazione della compatibilità ambientale dello scongiurato rigassificatore, è sconcertante prevedere la movimentazione e lo scarico di ulteriori gasiere nel porto, tanto più se attraccate a Costa Morena.

Il voler far passare il deposito gasiero quale elemento propulsivo per rendere il porto di Brindisi "green", appare come un "azzardo" ambientale ovattato da una sostanziale mancanza di conoscenza di quanto proposto. Il metano, in condizioni ambientali normali, è in forma gassosa; la sua disponibilità attuale appare molto rilevante il che ne promuove la diffusione e l'uso come combustibile. Il suo problema principale è lo stoccaggio in quanto proprio lo stato gassoso implica una densità scarsissima e la necessità di ricorrere a complessi metodi di stivaggio. Il gas naturale viene, perciò, stoccato in due forme diverse: in entrambi i casi è composto da metano e da piccole quantità di altri gas dalle caratteristiche fisico chimiche analoghe. Il CNG (Compressed Natural Gas) è metano gassoso a temperatura ambiente portato a pressioni relativamente alte (~ 200 bar) per aumentarne la densità. Il LNG (Liquefied Natural Gas) è invece metano raffreddato alla temperatura di ebollizione (-161° C) relativa alla pressione di alcuni bar. Proprio l'esiguità della pressione di stoccaggio permette di evitare tensioni eccessive sui serbatoi che già devono resistere a temperature molto basse attraverso coibentazione con materiali particolarmente isolanti (ad es. perlite). Il raffreddamento viene realizzato per poter stoccare il metano in fase liquida con densità molto superiori (e quindi masse molto maggiori) a quelle che si riuscirebbero ad ottenere con la sola compressione alle temperature normali. Nel campo navale già si vedono numerose applicazioni riguardanti il metano in forma LNG; particolarmente interessanti si presentano le applicazioni dual fuel nelle quali il combustibile gassoso può essere bruciato insieme ad un altro di tipo convenzionale, generalmente un HFO (Heavy Fuel Oil);

Ad oggi, non esistono imbarcazioni navali alimentate solo ed esclusivamente a GNL. Esistono vari modelli di motori diesel DF, alimentati con nafta e metano, la cui recente tecnologia è da ritenere ancora da maturare in termini di dispositivi di alimentazione, di regolazione del rapporto tra i due combustibili e di altri aspetti legati alla ottimizzazione del ciclo ed allo stoccaggio del combustibile, oltre che della sicurezza.

Un problema supplementare si pone quando si pensi alla possibilità di alimentare con LNG le imbarcazioni di dimensioni contenute: in questo caso il rispetto delle prescrizioni regolamentari vigenti per le imbarcazioni propulse a gas è reso molto difficile a causa delle ristrette dimensioni in cui occorre non soltanto realizzare le sistemazioni degli impianti ed il passaggio delle tubature, ma anche il mantenimento delle distanze di sicurezza prescritte dai registri ai fini della sicurezza. Quindi, in definitiva, se il Presidente ed ancor più qualche tecnico dell'Autorità, intendono far passare per green economy l'eliminazione dei fumi incombusti rivenienti dalle navi in banchina, per tale problema, fra l'altro ben analizzato da ARPA, vi è tale e tanta normativa sui controlli di tali emissioni che dovrebbe essere attivato, congiuntamente alla Capitaneria, un apposito ufficio di controllo. Si ha invece l'impressione che le aspirazioni progettuali di qualche tecnico, ovattandole in termini di "green economy" ed inserendo la proposta in un recente "Piano Triennale", vogliano compensare il rifiuto di tali "hub" gasiero da parte dell'Albania. Ancor più questo discorso vale per le imbarcazioni di minore dimensioni rispetto ad una nave, per le quali l'attrattività del porto deve avere ben altre proiezioni!

Legambiente Brindisi

Il Presidente

Nicola Anelli

Porti: Delrio inaugura la nuova banchina a Porto Torres

Primo tassello per accogliere le grandi navi da crociera



(ANSA) - PORTO TORRES, 29 GIU - Porto Torres pronta per accogliere le navi da crociera. Il primo tassello oggi, con l'inaugurazione della nuova banchina Alti fondali costata 3 milioni di euro. Ma per poter vedere i giganti del mare nello scalo turritano, sarà necessario attendere l'intervento da ulteriori 7 milioni di euro che permetterà di riportare il fondale a undici metri. L'inutilizzo prolungato l'ha infatti ridotto a sette metri: troppo pochi per consentire l'attracco delle navi da crociera, su cui la città e il sistema turistico e portuale puntano moltissimo.

E' stato il ministro dei Trasporti Graziano Delrio a tagliare il nastro, presenti anche il sindaco Sean Wheeler e le autorità cittadine. "Porto Torres è uno snodo decisivo e fondamentale per l'Autorità portuale della Sardegna - ha sottolineato Delrio - Gli investimenti continuano e crediamo che il porto si possa presentare come occasione di sviluppo per tutto il territorio".

Il ministro ha annunciato anche "la conclusione dell'iter per la procedura di Via legata al progetto dell'antemurale, perciò entro due settimane riprenderanno i lavori per un'opera complessiva da 30 milioni di euro". Delrio ha ringraziato per l'efficienza con cui sono stati portati a compimento i lavori.

"Per sfruttare al massimo questa occasione di sviluppo che proviene dalla presenza del porto c'è bisogno di creare le condizioni strutturali e di fare i lavori in tempi certi e giusti - ha chiarito - grazie al completamento di questi lavori si va verso la possibilità di offrire alle nuove navi una accoglienza adeguata, Porto Torres e la Sardegna saranno pronti per queste sfide".

Porti: Cagliari, nuova darsena pescherecci dedicata a S.Efisia

Area di Sa Perdixedda ha 85 posti e tre specchi d'acqua interni



(ANSA) - CAGLIARI, 28 GIU - La nuova darsena pescherecci a Cagliari dedicata a Sant'Efisia. L'area di Sa Perdixedda che prenderà il nome del santo protettore è stata inaugurata questa mattina: a disposizione degli operatori ci sono 85 posti e tre specchi d'acqua interni e uno esterno. Per il porto di Cagliari - ha sottolineato il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Roberto Isidori - un doppio risultato: uno spazio attrezzato per i pescatori, fra l'altro accanto al mercato ittico, e uno spazio in più sul waterfront di via Roma destinato alla nautica da diporto, a yacht e maxi yacht.

Un concetto ribadito anche dall'assessore regionale dei Trasporti, Massimo Deiana, e prossimo presidente dell'Authority: "Un passaggio - ha detto - molto importante perché si aprono nuove possibilità". Presente anche il vicesindaco di Cagliari Luisa Anna Marras. "L'intitolazione a Sant'Efisia ci dà speranza - ha affermato l'arcivescovo Arrigo Miglio - si aprono nuove prospettive di lavoro per la città e per la Sardegna".

Costo dell'operazione circa nove milioni di euro e duplice obiettivo: consentire ai pescherecci di poter lavorare in una zona attrezzata per le esigenze del settore. Realizzati tre pontili ed una banchina di riva. Non solo. Nella lista degli interventi ci sono il dragaggio degli specchi acquei, la pavimentazione dei piazzali dietro i pontili, l'installazione degli impianti tecnologici di illuminazione, idrico, antincendio, di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.

Uno spazio finora semiconosciuto e riaperto non solo agli operatori ma all'intera città.

"Abbiamo recuperato - ha precisato Isidori - una zona un po' degradata. Possiamo pensare anche a una vendita diretta dal produttore al consumatore, anche allo street food. Uno dei prossimi passaggi potrebbe essere l'abbattimento dei silos. Il piano regolatore prevede interventi di riqualificazione sino alla zona di Santa Gilla".

Delrio: «Authority sarda, possibile una sede condivisa»

Olbia - «Stiamo ragionando con il presidente della Regione sulla sede dell' Autorità portuale. Per regola è Cagliari ma io ho sempre suggerito di avere sedi condivise o sedi ruotanti».



Olbia - «Stiamo ragionando con il presidente della Regione sulla sede dell' Autorità portuale. Per regola è Cagliari ma io ho sempre suggerito di avere sedi condivise o sedi ruotanti. Non è importante dove si riunisce il cda, importante è che la Sardegna attiri più traffici e possa attirare sempre più posti di lavoro». **Lo ha dichiarato il ministro del Trasporti, Graziano Delrio**, a Golfo Aranci per una visita alla nuova stazione marittima.

tirreno

Milazzo, al via la bonifica dei fondali del Tono

A Milazzo un'operazione di bonifica dei fondali del Tono, tra i più suggestivi dell'intera costa tirrenica. Il comune mamertino, infatti, è stato scelto come ultima tappa del progetto "PFU Zero sulle coste italiane" lanciato dal consorzio Eco Tyre e dell'associazione Mare Vivo e finalizzato al recupero di PFU (pneumatici fuori uso) giacenti in mare. Le operazioni si svolgeranno domani dalle 9.00 alle 13.00 e vedranno scendere in prima linea i subacquei dell'Aquatica Diving Research con il supporto della M/B Maestrale di Mare Pulito Srl. Le gomme, una volta recuperate, saranno condotte dai mezzi del consorzio EcoTyre agli impianti di trattamento così da poter essere correttamente gestite. Nell'arco della stessa giornata, alle 11.00 presso il lido "Stone Beach", si terrà inoltre un incontro con la cittadinanza, finalizzato all'informazione e alla sensibilizzazione sulla corretta gestione dei PFU e sull'importanza di preservare i fondali marini. Presenzieranno il sindaco Giovanni Formica, il comandante della capitaneria di porto di Milazzo Fabio Rottino, il direttore generale del consorzio Mare Vivo Carmen di Penta e il presidente dell'Eco Tyre Enrico Ambrogio. Previsto anche un momento dedicato all'intrattenimento, con la mascotte dell'Eco Tyre "Gummy" che, tra le altre cose, si occuperà anche di trattare i temi alla base dell'incontro.

Redazione Tirreno

autorità di sistema del mare. L'organismo si riunirà lunedì prossimo. Il presidente Annunziata: «Manca ancora un segretario generale, la selezione è aperta a tutti»

Augusta, «sì» all' insediamento del nuovo comitato di gestione

OOO Si insedierà ufficialmente nel primo pomeriggio di lunedì prossimo, nella sede dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale del porto commerciale di Augusta, che rimane ancorata sede legale, il Comitato di gestione appena costituito, mentre si cerca un ingegnere per la nomina importante del segretario generale.

A comporre il comitato sono Gaetano La Ferla, chimico ed imprenditore portuale augustano nominato in quota alla Regione dal presidente Rosario Crocetta, Domenico Capuano, agente marittimo raccomandario designato dal sindaco di Augusta Cetina Di Pietro, il catanese Giuseppe Galizia, capo dell' ufficio tecnico della città metropolitana guidata dal sindaco Enzo Bianco che l' ha indicato come rappresentante dell' Ente e il contrammiraglio Nunzio Martello, alla guida della direzione marittima di Catania, che si alternerà, per quanto riguarda le questioni più strettamente augustane, con il comandante della capitaneria megarese Antonino Donato. Non è stato infatti necessario, così come aveva annunciato in un primo momento il presidente dell' Autorità di sistema, Andrea Annunziata sottoporre al vaglio dell' Avvocatura dello Stato i nomi indicati, perchè la macchina organizzativa sia completa si aspetta adesso la nomina dell' altra ambita poltrona, quella del segretario generale che sarà nominato dai tre componenti del comitato di gestione indicati da sindaci e Regione, su indicazione del presidente. «Appena è pronto il comitato di gestione - ha detto Annunziata- cercheremo anche un segretario generale.

Valuteremo i curricula, ci sono diverse ipotesi, cercheremo il curriculum più completo possibile che possa dare una mano all' intero Sicilia orientale, che possa aver sicura esperienza di porti, delle autorità portuali e che magari sia anche un ingegnere. Prima di fare concorsi e pianta organica passa Andrea Annunziata rà del tempo, siccome siamo con un organico ridotto, per rilanciare il territorio c' è bisogno delle infrastrutture.

Per modernizzare un porto, renderlo sicuro, con un controllo ambientale e le bonifiche è importante avere un tecnico. Ho chiesto a tutto il territorio una mano in questo senso e grandi curricula che mi

- segue

possono dare tutti. La selezione è aperta a chi volgi inviare il proprio curriculum». Sull' esclusione della rada megarese dalla «Via della seta», cioè da accordi e traffici con la Cina Annunziata ritiene che non ci sia sta nessuna esclusione. «Se avremo l' infrastruttura moderna saremo noi ad intercettare parte di questo traffico che non lo decide nessun tipo di governo, ma il mercato» ha aggiunto. Su questo argomento il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio risponderà alla Camera, il prossimo 7 luglio, durante il question time all' interpellanza urgente presentata dal deputato nazionale di «Articolo 1», Pippo Zap pulla. «È assurdo e inconcepibile che un porto baricentrico nel Mediterraneo, primo approdo europeo delle rotte passanti da Suez, -ha detto- sia stato ignorato dal piano sui traffici marittimi con l' Oriente. Regione e Governo dimenticano storia e geografia, ricordandosi di questo territorio piegato dalla crisi e dalla disoccupazione solo quando c' è da scippargli sviluppo economico». E contro la Regione e la presidenza dell' Ars che si sono rifiutati di discutere in aula la mozione sul trasferimento della sede dell' Autorità di sistema da Augusta a Catania, ha tuonato ieri, in aula a Palermo, il presidente della commissione Bilancio Enzo Vinciullo. «Il trasferimento della sede da Augusta a Catania, ancorché illogico e privo di alcun fondamento strategico e strutturale - ha precisato è un provvedimento ingiusto, su cui il Parlamento siciliano si deve pronunciare, censurando il comportamento del presidente della Regione e dell' ex assessore regionale ai Lavori pubblici.

INFRASTRUTTURE. Il ministro ha risposto alla Camera a Prestigiacomò. La parlamentare di Forza Italia ha contestato il trasferimento della sede da Augusta a Catania

Autorità portuale, Delrio conferma: «Il decreto non verrà ritirato»

OOO Il prossimo 7 luglio sarà pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il tanto contestato decreto con cui il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, su richiesta del presidente della Regione Rosario Crocetta ha trasferito per due anni la sede dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia da Catania ad Augusta. Lo ha detto lo stesso Delrio ieri pomeriggio alla Camera, durante il question time, in risposta all' interrogazione della parlamentare nazionale di Forza Italia Stefania Prestigiacomò che chiedeva di sapere come mai a sei mesi di distanza dalla firma del decreto della cui esistenza aveva già assicurato in altre occasioni Delrio ancora non c' era nessuna traccia e cosa pensasse di fare il ministro per sollecitare l' avvio dei comitati di gestione. «Non ho intenzione di ritirare il decreto- ha aggiunto Delrioabbiamo intenzione di procedere.

Purtroppo, la pubblicazione non dipende da me. Abbiamo provveduto a richiedere la pubblicazione al ministero della Giustizia - Servizio pubblicazione leggi e provvedimenti già il 16 febbraio, poi con tre solleciti, che non hanno avuto esito.

Abbiamo avviato una procedura parallela attraverso l' ufficio legislativo del Mit, che ha di nuovo attivato la procedura di pubblicazione e la Gazzettaufficiale ha confermato che verrà pubblicato il 7 luglio».

Delrio ha, inoltre, definito inopportune eventuali nomine di sindaci o di presidenti di Regione come componenti del Comitato di gestione della Autorità di sistema portuale, se non in possesso dei requisiti previsti così come «illegittime le nomine di persone che non rispettano i requisiti richiesti al presidente». «Sei mesi per la pubblicazione di un decreto ministeriale sono qualche cosa di incredibile. L' 8 luglio Asso porto farà ricorso al Tar - ha replicato Prestigiacomò -. Dovrebbe prestare un po' più di attenzione a come sta andando avanti questa sua riforma, perché a me pare che, anziché rilanciare le attività dei porti, abbia segnato invece un arretramento in molti casi e una situazione di stasi in tantissimi porti che viaggiano nell' assoluta incertezza».

Sulla vicenda delle sede «scippata» ad Augusta è intervenuta anche Assoporto Augusta che ha chiamato in causa l' assessore regionale, Bruno Marziano. «Ricordiamo all' assessore Marziano - ha detto Marina Noè - che si era fatto garante di una marcia indietro istituzionale che avrebbe tolto di mezzo l' alibi al ministro e riportare tutta la questione della sede al punto di partenza. Crocetta si era impegnato, davanti a lui, a riconvocare il tavolo istituzionale ed avrebbe risolto la vicenda».

Pasqualino Monti presidente dell' Ente Porto a Palermo per nomina di Delrio

Alongi: "Ma notizie di stampa lo danno pluriindagato durante la sua reggenza a Civitavecchia" "La nomina di Pasqualino Monti al vertice dell' Autorità portuale di Palermo mi allarma, poiché potrebbe costituire un pericoloso precedente" lo dice Pietro Alongi in merito alla decisione presa dal ministro Delrio di spostare nel capoluogo di regione siciliano il non confermato presidente dell' Ente porto di Civitavecchia. "Quantomeno strana e discutibile, questa mossa - continua il deputato di Alternativa Popolare - in quanto la decisione di non riconfermarlo alla guida dell' importante stazione marittima laziale era proprio sembrato fosse dettata dalle notizie di stampa che lo darebbero per indagato in alcuni procedimenti giudiziari. E, quindi, non ci sembra sia il caso di "deviarlo" verso Palermo piuttosto che tenerlo quantomeno in standby, fino alla conclusione delle indagini". "Se le notizie di stampa che parlano di reati vari a cominciare dal falso ideologico in merito ad alcune gare vinte da un raggruppamento di imprese per progetti ricadenti nel periodo della sua amministrazione dell' Ente di Civitavecchia, dovessero risultare vere - prosegue - non potremmo che chiederci quale sia la ratio che ha mosso il dicastero alle Infrastrutture a effettuare una disposizione destinata a fare scalpore, anche mediatico". "Per questo, presento un atto ispettivo parlamentare in Ars per chiedere se il presidente Crocetta abbia intenzione di esprimere il proprio parere dopo aver preso contezza di quanto sarebbe contestato al signor Monti in merito all' affidamento delle opere strategiche durante il suo precedente incarico. Mi riservo - conclude Alongi - di valutare ulteriori azioni volte a aprire un focus di attenzione su questa delicata nomina". Com. Stam.Ric. Pubbl.

Nomine autorità portuale di Palermo, scontro nel Pd: interrogazione di Lumia sulle scelte del ministro Delrio

Il governo nazionale ha indicato Pasqualino Monti alla guida dell'ente. Il senatore solleva dubbi e chiede chiarimenti: "In corso indagini su suoi incarichi passati"

Acque agitate nel Pd siciliano e tensione sull'asse Palermo-Roma. Il ministro Graziano Delrio ha nominato alla guida dell'Autorità portuale della Sicilia Occidentale Pasqualino Monti, già capo dell'autorità di Civitavecchia. Ma la nomina, di area dem, non piace all'area che fa riferimento al governatore Rosario Crocetta e al senatore Beppe Lumia. Quest'ultimo ha presentato nei giorni scorsi al Senato una interrogazione molto dura che solleva dubbi sulla scelta del ministro: "Come emerge da diverse notizie di stampa - scrive Lumia - la proposta di nomina del nuovo vertice dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale avanzata dal ministro è accompagnata da diverse perplessità; il ministro ha più volte espresso positive considerazioni sull'operato e sull'esperienza del dottor Monti; il nome di Pasqualino Monti, ex presidente di Assoport e del porto di Civitavecchia, non è nuovo alle cronache: ormai da diverso tempo, infatti, ricorre in indagini della magistratura, in diverse interrogazioni parlamentari ed in numerose inchieste giornalistiche in merito alla gestione del porto laziale, di cui è stato al vertice dal 2011, quando fu nominato dal Ministro pro tempore delle infrastrutture e dei trasporti

Altero Matteoli; come emerge però da recenti notizie di stampa, Monti risulterebbe indagato dalla procura di Civitavecchia per alcune gare vinte dal raggruppamento di imprese composto da Fincosit SpA, Cidonio, CoopSette e Itinera. Il reato contestato sarebbe quello di falso ideologico in atti pubblici, relativamente all'iter di approvazione di una variante. Secondo i magistrati, Pasqualino Monti e Maurizio Ievoli, segretario dell'Autorità e responsabile del procedimento di gara per l'affidamento delle opere strategiche per il porto, avrebbero "attestato falsamente fatti non rispondenti al vero" e taciuto "la già effettuata realizzazione dell'attività che avrebbe dovuto essere autorizzata preventivamente". Infine, avrebbero consentito i lavori di dragaggio della darsena traghetti "senza le autorizzazioni paesaggistiche o comunque in violazione delle prescrizioni imposte dal ministero dell'Ambiente" in

ordine allo smaltimento del materiale dragato. Si chiede di sapere se il ministro in indirizzo abbia verificato le capacità professionali, i requisiti deontologici, nonché le questioni giudiziarie aperte a carico del soggetto interessato e se abbia chiesto il parere dell'Anac alla luce delle questioni più volte sollevate in ordine alla gestione del porto laziale ad opera di Pasqualino Monti". Parte delle accuse sarebbero state archiviate, ma l'interrogazione del senatore è comunque una netta presa di posizione sul nome scelto da Delrio. E lo scontro è solo all'inizio.

È ufficiale: Pasqualino Monti a Palermo



CIVITAVECCHIA - Incassato l'ok di Camera e Senato, è stato firmato e notificato mercoledì sera dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio il decreto di nomina di Pasqualino Monti a presidente della nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Si apre una nuova pagina per il manager civitavecchiese alla guida dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

Legambiente attacca l' emendamento già passato in commissione

Piani paesaggistici, è scontro

palermo Il Governo Crocetta è sotto accusa: «Tenta di smantellare i piani paesaggistici», è l' affondo di Legambiente. In Commissione all' Ars è stato approvato un emendamento che cancellerebbe, se approvato dall' Aula dell' Ars, i piani paesaggistici. Una deroga generalizzata per le opere di pubblica utilità che per legge sono tutte le opere pubbliche più le opere private o di concessionari di servizi e lavori pubblici che possono essere dichiarate tali (un elettrodotto, un porto turistico, un parcheggio, strade, cave, discariche e inceneritori). Interviene a ritroso pure su opere per cui si sono definiti i provvedimenti di diniego per contrasto con i piani recentemente approvati. Per l' associazione ambientalista è «in totale contrasto» con il Codice dei beni culturali e paesaggistici che già disciplina, in adesione ai principi costituzionali di tutela del paesaggio, la prevalenza delle norme di tutela e le procedure per la vigenza delle autorizzazioni paesaggistiche rilasciate prima e che non sono in contrasto con i piani successivamente adottati.

Porti: il Tar dà ragione all' Authority di Palermo sul piano regolatore

Il presidente Cannatella vince il ricorso contro i provvedimenti Orlando



(ANSA) - PALERMO, 29 GIU - I giudici della prima sezione del Tar di Palermo (presieduta da Calogero Ferlisi, consigliere Aurora Lento, estensore Roberto Valenti), hanno accolto il ricorso presentato dall'Autorità Portuale, assistita dall'Avvocatura dello Stato di Palermo, dando il via libera al piano regolatore del Porto di Palermo. Tra l'ex sindaco Diego Cammarata e l'autorità portuale del tempo, diretta da Nino Bevilacqua, era stata firmata un'intesa per la gestione del porto e anche dei porticcioli turistici. Il sindaco Leoluca Orlando aveva impugnato questa intesa e con una serie di provvedimenti del consiglio comunale è stata rimessa in gioco l'intera gestione delle strutture portuali. Contro tutti i provvedimenti l'autorità portuale diretta da Vincenzo Cannatella ha presentato un ricorso al Tar. Il nuovo piano regolatore dal 2012 si trova all'assessorato al Territorio e Ambiente per avere le valutazioni di impatto ambientale. Più volte la Regione aveva ribadito che si attendeva il ricorso al Tar per potere esaminare il piano. In questa partita tra Autorità Portuale rientra anche la gestione dei porticcioli turistici di Sant'Erasmo, Arenella e Acquasanta. "Costituisce punto non controverso tra le parti il fatto che il porto di Palermo - si legge nella sentenza - sia riconosciuto di rilevanza economica nazionale, con caratteristiche polifunzionali può contemplare anche aree per lo svolgimento di attività peschereccia ovvero turistica e da diporto, e sia stato realizzato sulla base del piano regolatore del porto del 1954, aggiornato nel 1968, nel 1988 con variante che include il porticciolo dell'Acquasanta e, nel 1994, con ulteriore variante che include il porticciolo dell'Arenella". Inoltre "non risulta che la Regione Siciliana - prosegue la sentenza - che non è parte del presente ricorso ma che è certamente unica titolare del relativo potere, cui compete anche l'approvazione in via definitiva dello strumento programmatico approntato dall'autorità Portuale di Palermo, abbia mai sollevato innanzi la Corte Costituzionale questione di conflitto di attribuzioni nei confronti dell'Amministrazione statale avverso il decreto ministeriale 2005 che ha fissato i contorni della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo, diversamente da quanto, invece, la stessa Regione Siciliana ha ritenuto di operare in relazione al Porto di Messina".

Via libera dal Tar al piano regolatore del porto: respinto il ricorso del Comune

I giudici amministrativi: "L' area portuale include il porticciolo dell' Acquisanta, Arenella e Sant' Erasmo". Accolta la linea dell' Authority. La Regione adesso mettere il sigillo sull' atto approvato dal Consiglio comunale nel 2012

I giudici della prima sezione del Tar di Palermo (presieduta da Calogero Ferlisi, consigliere Aurora Lento, estensore Roberto Valenti), hanno accolto il ricorso presentato dall' **Autorità Portuale**, assistita dall' Avvocatura dello Stato di Palermo, dando il via libera al piano regolatore del Porto di Palermo. Tra l' ex sindaco Diego Cammarata e l' autorità portuale del tempo, diretta da Nino Bevilacqua, era stata firmata un' intesa per la gestione del porto e anche dei porticcioli turistici. Il sindaco Leoluca Orlando aveva impugnato questa intesa e con una serie di provvedimenti del consiglio comunale è stata rimessa in gioco l' intera gestione delle strutture portuali. Contro tutti i provvedimenti l' autorità portuale diretta da Vincenzo Cannatella ha presentato un ricorso al Tar. Il piano regolatore del porto dal 2012 si trova all' assessorato al Territorio e Ambiente per avere le valutazioni di impatto ambientale. Più volte la Regione aveva ribadito che si attendeva il ricorso al Tar per potere esaminare il piano. In questa partita tra **Autorità Portuale** rientra anche la gestione dei porticcioli turistici di Sant' Erasmo, Arenella e Acquisanta. "Costituisce punto non controverso tra le parti il fatto che il porto di Palermo - si legge nella sentenza - sia riconosciuto di rilevanza economica nazionale, con caratteristiche polifunzionali può contemplare anche aree per lo svolgimento di attività peschereccia ovvero turistica e da diporto, e sia stato realizzato sulla base del piano regolatore del porto del 1954, aggiornato nel 1968, nel 1988 con variante che include il porticciolo dell' Acquisanta e, nel 1994, con ulteriore variante che include il porticciolo dell' Arenella". Inoltre "non risulta che la Regione Siciliana - prosegue la sentenza - che non è parte del presente ricorso ma che è certamente unica titolare del relativo potere, cui compete anche l' approvazione in via definitiva dello strumento programmatico approntato dall' **Autorità Portuale** di Palermo, abbia mai sollevato innanzi la Corte Costituzionale questione di conflitto di attribuzioni nei confronti dell' Amministrazione statale avverso il decreto ministeriale 2005 che ha fissato i contorni della circoscrizione dell' **Autorità Portuale** di Palermo, diversamente da quanto, invece, la stessa Regione Siciliana ha

ritenuto di operare in relazione al Porto di **Messina**". Approfondimenti Approvato il piano regolatore portuale Opere per 400 milioni di euro 24 novembre 2011 Porto, il Tar boccia il Comune: "Valido il piano regolatore" 7 novembre 2012 Piano regolatore del porto, discussione rinviata di 20 giorni 21 giugno 2013 Piano regolatore, Orlando dichiara guerra all' autorità portuale 20 settembre 2013.

Messina bloccata deve ripartire

Forum con Asp, Cisl, Confindustria, Giovani imprenditori, Ordine Architetti, Collegio Geometri e Rete civica per le infrastrutture. I protagonisti del territorio riuniti dal QdS per uscire da anni di immobilismo

Una città che non riesce a programmare il suo futuro, con un tessuto imprenditoriale fragile e una disoccupazione in aumento, tagliata fuori dalle principali linee di collegamento e ancora in attesa che le grandi opere già finanziate vengano realizzate. In questo quadro poco confortante, c'è però ancora la voglia di mettersi in gioco, come fanno i giovani che tornano dopo un'esperienza al Nord o all'estero, chi è disposto a mettere a disposizione le proprie competenze affinché i progetti si realizzino. Per la terza volta il Quotidiano di Sicilia, nell'ambito della Campagna etica Risorgimento Sicilia, è tornato a Messina al fine di riunire attorno a un tavolo i protagonisti del territorio, facendo emergere le fragilità dello stesso ma soprattutto gli elementi da cui ripartire per dare speranza alle nuove generazioni, in una città con grandi potenzialità inesprese. Rappresentanti di istituzioni, ordini professionali, imprenditoria, sindacato e associazionismo si sono confrontati per verificare quanto sia stato effettivamente fatto per quel cambiamento auspicato nei precedenti incontri. Il dibattito, coordinato dal vice direttore Raffaella Tregua, ha evidenziato per prima cosa come i grandi problemi strutturali della Città dello Stretto siano rimasti gli stessi e di quella rivoluzione promessa dal sindaco Renato Accorinti e dalla sua Amministrazione non vi sia traccia. Proprio il Governo cittadino, nonostante i ripetuti inviti rivolti al sindaco, è stato il grande assente di questo momento di confronto. La mancanza di un rappresentante dell'Amministrazione comunale, sottolineata più volte durante la mattinata di lavori, non ha permesso di dare risposte a molti dei quesiti posti. Tante perplessità, insomma, nei confronti di chi nel programma elettorale aveva promesso un nuovo corso politico-amministrativo con un apparato burocratico snello, una differenziata oltre il 50%, interventi nelle periferie degradate, una diversa gestione dei servizi sociali. A oggi, un libro dei sogni. L'unico effettivo cambio di rotta riconosciuto all'Amministrazione Accorinti è quello relativo ai trasporti pubblici, per il resto tante chiacchiere e pochissimi risultati. E se l'esecutivo non ha risposto alle aspettative, neanche il Consiglio comunale ha fatto la propria parte, guidato, come evidenziato da Tonino Genovese, segretario della Cisl, dall'attaccamento alla poltrona. Secondo il sindacalista, "la mancata approvazione della mozione di sfiducia è stata la rappresentazione

- segue

degli interessi di una parte politica ed economica di questa città, che da 50 anni ne condiziona lo sviluppo". I messinesi appaiono quindi resistenti al cambiamento, così come evidenziato da Gaetano Sirna, direttore dell' Azienda sanitaria provinciale 5, che non risparmia critiche alle modalità di scelta delle rappresentanze istituzionali, rivelatesi incapaci di esercitare il ruolo assegnatogli. Lo fa da amministratore di una grande Azienda sanitaria con circa un miliardo di euro di budget e 5.500 dipendenti, che nel 2016 ha registrato "un avanzo di bilancio di 29 milioni di euro". Una realtà del sistema pubblico che ha rapporti con strutture private convenzionate, ma non riesce a stare al passo con l' evoluzione tumultuosa del settore sanitario. Per Sirna occorre quindi investire in tecnologia e ricerca, ma tranne qualche imprenditore coraggioso, l' innovazione non sembra essere di casa. Resta, poi, il problema personale. Il dg Asp deve fare i conti con il 20% di dipendenti che usufruisce della legge 104/92, ottocento persone che si assentano per tre giorni a settimana alle quali si aggiunge quell' altro 17% che è parzialmente inidoneo all' attività che svolge. Per il vertice dell' Azienda sanitaria, non c' è alcun dato epidemiologico che giustifichi tali percentuali e pertanto ha denunciato questa situazione alla Procura della Repubblica. Un quadro, quello descritto, che stona con il panorama occupazionale critico. "Dal 2008 al 2016 - dice Genovese - in provincia di Messina abbiamo registrato 30 mila occupati in meno, di cui 3mila nella Pubblica amministrazione". Occorre dunque rimettere in moto la ruota economico-occupazionale e per farlo occorrono gli investimenti. "L' Asp - afferma Sima - ha inserito 20 milioni di euro in un piano di investimenti triennale che prevede la messa in sicurezza, secondo la normativa antisismica, delle nostre strutture". Segnali di un' economia che si rimette in moto, ma che trova troppo spesso un ostacolo insormontabile nei tempi biblici della burocrazia, che rischiano di depotenziare il valore stesso dell' investimento impegnato. Un problema che conoscono bene l' imprenditoria messinese e i cinquecento iscritti a Confindustria. Il presidente Sebastiano D' Andrea parla di uno stato di salute mediocre per i suoi associati, la maggior parte piccole imprese. L' edilizia è il settore più in sofferenza e quello che più spera nell' avvio delle grandi opere. Fra esse, anche quelle dei Patti per Messina, ritenuti però carenti dal punto di vista della programmazione. Anche a causa di un mancato dialogo con l' Amministrazione, la città si sarebbe fatta trovare impreparata per i finanziamenti straordinari ricevuti, che adesso deve utilizzare senza avere però i progetti. Manca una programmazione seria, organica, fatta per tempo, come evidenzia Giovanni Lazzari, presidente dell' Ordine degli Architetti. Un ritardo che pagano soprattutto le nuove generazioni, come spiegato da Gaetano Panzera, presidente del gruppo Giovani imprenditori di Messina. "I progetti del Masterplan - dice - riguardano in buona parte le infrastrutture e questo significa che con oggi stiamo cercando di sanare il passato, ma senza un' ottica di sviluppo futuro". Occorre dunque puntare sulla progettualità e per aiutare una Pubblica amministrazione troppo spesso in ritardo porge una mano Carmelo Citraro, direttore del Collegio dei Geometri: "Siamo disposti - afferma - a dare il nostro supporto anche gratuitamente". Infrastrutture e soprattutto collegamenti restano dunque il tallone d' Achille di questo territorio e il problema va oltre il Ponte, come chiarito da Giovanni Mollica di Rete civica per le infrastrutture, per il quale occorre puntare su un sistema capace di assegnare un preciso ruolo alla Città dello Stretto. Dunque sì al Ponte, ma insieme a una portualità che guardi a Sud di Napoli, a collegamenti ferroviari e viari che potenzino le reti siciliane e a un aeroporto. Serve una visione strategica di sviluppo della Città Metropolitana inquadrata in un contesto regionale e nazionale, ma sono necessarie anche misure straordinarie e immediate che possano fare ripartire un meccanismo ancora inceppato. Gaetano Sirna - direttore generale Asp 5 "A Messina città c' è la più alta concentrazione di posti letto privati, in relazione agli abitanti, di tutta la Sicilia. Sono 750 e di questi la metà sono di una sola disciplina: l' Ortopedia. Una percentuale quattro volte superiore al resto d' Italia, difficile da spiegare quando si vedono Drg di fuga proprio in questo campo. Ciò avviene perché diamo un' assistenza di medio livello e per un intervento impegnativo si preferisce andare fuori. Rispetto alla sanità catanese, dove si investe in tecnologie e professionalità, Messina è indietro. Adesso c' è qualche segnale di cambiamento, con professionisti messinesi che si sono formati all' estero e stanno rientrando

- segue

per contrastare questo tipo di tendenza. Ma è anche il sistema che non aiuta, perché basato sulla storicizzazione, per cui le Case di cura hanno un certo budget riconosciuto a prescindere da quello che fanno. Se avessi la possibilità di contrattare sia i volumi che la qualità delle prestazioni, sarebbe diverso". Tonino Genovese - segretario generale Cisl "Scontiamo la mancanza di professionalizzazione e formazione, in tutti i settori. Dove ci sono eccellenze ci sono maggiori tutele, ma dobbiamo rendere il territorio capace di attrarre nuova imprenditoria, soprattutto con le infrastrutture. L' Area industriale di Giammoro dovrebbe essere elevata a Zona economica speciale per dare la possibilità di utilizzare insediamenti con incentivi. Come sindacato possiamo indicare strategie e, se serve, anche flessibilità contrattuali qualora servano a creare maggiore occupazione e contrastare lo sfruttamento del lavoro. Siamo disponibili, ma dall' altra parte non c' è apertura, neanche dalle imprese. Otto miliardi e mezzo di euro in provincia di Messina sono immobilizzati nelle banche e alle Poste. Chi ha la capacità e la voglia di investire in un territorio come il nostro, nel quale la burocrazia impantana e le Amministrazioni, invece di essere regolatori e controllori, si ergono a livello di gestori?". Sebastiano D' Andrea - presidente Confindustria "Abbiamo un' economia che non decolla e un' ipertrofia delle aziende legata alla storia di demolizioni e costruzioni, con massicce iniezioni di capitale pubblico poi finite. Confindustria può mettere in campo speranze di politica, fare proposte per potere ripartire. Ci sono opportunità uniche ma in stallo, come la Città Metropolitana bloccata da una riforma confusa. Poi ci sono i finanziamenti con i Patti per Messina, il Porto di Tremestieri, la Piastra logistica e il pontile di Giammoro. Un' opera, quest' ultima, che si aspetta da 20 anni, strategica per sbloccare il porto di Milazzo e favorire lo sviluppo di aziende destinate a chiudere. Siamo d' accordo con l' impostazione della Cisl sulla flessibilità, ma la dobbiamo contestualizzare perché per le piccole imprese è improponibile. Siamo in ritardo sulla produttività e flessibilità, mentre nel resto d' Italia se ne parla già da 15 anni, perché la nostra struttura imprenditoriale non è attrezzata". Gaetano Panzera - presidente Giovani imprenditori "Cerchiamo di promuovere la cultura d' impresa in scuole e Università, con modelli positivi basati su legalità e principi etici. La new economy a Messina è possibile e non si contrappone all' economia tradizionale, perché l' innovazione deve essere culturale. Superare l' immobilismo significa poter fare delle imprese tradizionali su nuovi mercati, essere europei. Abbiamo cercato anche con l' Amministrazione comunale di portare avanti delle idee progettuali su economia circolare, green economy e mobilità sostenibile. Il nostro investimento da giovani è sul futuro, per formare le persone e gettare le fondamenta per un cambio culturale. Abbiamo creato lo sportello ImprendiMessina, gratuito, fatto da imprenditori che mettono a disposizione la loro conoscenza e la loro rete. Ci sono nuove opportunità da cogliere, il problema è il blocco decisionale. Facciamo o non facciamo? Bisogna decidere e fare scelte chiare". Giovanni Lazzari - presidente Ordine degli Architetti "Messina è una terrazza sul mare che dovrebbe proiettarsi nel terzo millennio, ma ci sono ampie sacche, nelle periferie, dove troviamo il terzo mondo. Per noi tutto ciò potrebbe rappresentare la possibilità di riqualificare, rigenerare, mettere in sicurezza dal punto di vista sismico. Manca però la programmazione: la variante al Prg è un esempio. Uno strumento che avrebbe dovuto contenere non solo elementi di salvaguardia, ma anche di sviluppo, ma invece blinda la crescita urbana e sociale. Gli architetti non possono fare più di quello che stanno facendo. Purtroppo abbiamo un tessuto imprenditoriale modesto, che non può supportare un meccanismo economico che da noi è tutto da costruire. Se non riusciamo a fare sistema non andiamo da nessuna parte: il sindaco Accorinti ha fallito nell' incapacità non solo di ascoltare, ma di fare tesoro di una serie di sollecitazioni che gli provenivano dal mondo delle professioni". Carmelo Citraro - direttore Collegio dei Geometri "Dobbiamo riuscire a porre le basi per ricominciare a programmare. Messina è una città che allo stato attuale non esiste per il mondo delle professioni: ci sono 400 geometri iscritti all' albo, percepiamo ciò che accade nel territorio, sentiamo le imprese e le difficoltà sono enormi. Lo dico anche come vice sindaco di Fondachelli Fantina. Abbiamo un patrimonio, che è il Masterplan, fatto dai Comuni ma che è diventato terreno di scontro tra i sindaci: ci sono opere importanti, come la strada che collega Jonio e Tirreno, da Taormina a Barcellona, ma anche opere messe lì per accontentare richieste

- segue

particolaristiche. È importante confrontarsi, ma bisogna farlo uscendo dalla logica del piccolo Comune. Si deve ricreare l'idea di infrastruttura, perché mettersi in rete in un territorio composto da 108 Comuni è difficile, ognuno guarda al proprio orticello, invece bisogna imparare a fare programmazione comprensoriale". Giovanni Mollica - Rete civica per le infrastrutture "Servono soluzioni immediate per tamponare e soluzioni a lungo termine. Il Patto per Messina contiene provvedimenti che possono migliorare la situazione immediata, ma manca un disegno organico: cos'è Messina nel panorama regionale e nazionale? Manca questa visione e crediamo che ci sia una politica nazionale che ostacola lo sviluppo del Sud scientemente. Rete civica parte da un concetto generale: non c'è sviluppo senza coesione, non c'è coesione senza mobilità, non c'è mobilità senza infrastrutture e la prima infrastruttura è la conoscenza. Vogliamo smuovere le coscienze e dare strumenti di conoscenza. La piastra logistica può essere costruita e da sola darà lavoro per qualche anno, ma non serve a nulla se il porto di Messina, nel piano strategico per la portualità e la logistica, non viene inserito dentro i grandi flussi commerciali. Non serve potenziare le reti autostradali e ferroviarie se poi non vanno oltre alcune regioni".

Lina Bruno

Opportunità uniche rimaste impantanate

"Abbiamo un'economia che non decolla e un'ipertrofia delle aziende legata alla storia di demolizioni e costruzioni, con massicce iniezioni di capitale pubblico poi finite. Confindustria può mettere in campo speranze di politica, fare proposte per potere ripartire. Ci sono opportunità uniche ma in stallo, come la Città Metropolitana bloccata da una riforma confusa. Poi ci sono i finanziamenti con i Patti per Messina, il Porto di Tremestieri, la Piastra logistica e il pontile di Giammoro. Un'opera, quest'ultima, che si aspetta da 20 anni, strategica per sbloccare il porto di Milazzo e favorire lo sviluppo di aziende destinate a chiudere. Siamo d'accordo con l'impostazione della Cisl sulla flessibilità, ma la dobbiamo contestualizzare perché per le piccole imprese è improponibile. Siamo in ritardo sulla produttività e flessibilità, mentre nel resto d'Italia se ne parla già da 15 anni, perché la nostra struttura imprenditoriale non è attrezzata".

Informazioni Marittime

Nuovo socio per Genova Industrie Navali



Genova Industrie Navali (GIN), holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, si rafforza con l'ingresso di un nuovo socio: Finsea Spa, holding già operante nel settore marittimo.

GIN vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio), Marsiglia (3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 80 mila metri quadrati).

Con un fatturato di circa 200 milioni di euro, oggi il Gruppo occupa oltre 500 posti di lavoro diretti e un indotto medio di circa 1200 persone.

Napoli, Msc punta a riportare il servizio diretto con la Cina

Napoli - Le strategie del primo operatore a napoli. Torna il collegamento con la Libia.



Napoli - La compagnia Msc è uno dei principali operatori del porto di Napoli. Ha il pieno controllo del terminal container Conateco, da quando i cinesi di Cosco hanno ceduto la loro quota, mentre con le proprie navi genera buona parte del traffico dello scalo, dove **nel 2016 la flotta Msc ha effettuato 271 scali per un totale di 116 mila container (equivalenti a circa 180 mila teu)**, di cui due terzi in esportazione e un terzo in importazione: «La tendenza è in crescita», testimonia Pasquale Tramontana, dell'agenzia Le Navi di Napoli, che rappresenta la compagnia di Gianluigi Aponte nello scalo partenopeo. Il traffico di contenitori a Napoli è legato alla produzione locale, con il 60% delle unità paganti in esportazione cariche di prodotti alimentari come pasta, conserve, olio di oliva. Una quota pari a quasi il 30% è invece dedicata a macchinari, componenti Fiat, hi-tech.



Il traghetto ormeggiato all'isola Bianca

NEL PORTO DI OLBIA: NESSUN FERITO

Traghetto contro la banchina: panico tra gli 800 passeggeri

■ A PAGINA 2

Traghetto urta la banchina paura, ma nessun ferito

A bordo della Grimaldi in arrivo da Livorno 800 passeggeri. Danni lievi

di Giampiero Cocco
▶ OLBIA

Attimi di panico, ieri sera, a bordo della *Cruise Smeralda*, il traghetto della Grimaldi in linea sulla rotta Livorno-Olbia. La nave, giunta in porto poco prima delle 20, era in fase di manovra per l'attracco al molo 4 e procedeva a mezzo nodo di velocità con i motori all'indietro quanto ha urtato con la poppa lo spigolo della banchina numero 5. L'urto violento contro il molo ha fatto sussultare la nave e sbandare quanti, a bordo, erano in piedi in attesa dello sbarco. La manovra è stata ripetuta e il traghetto ha potuto ormeggiare regolarmente. Nell'incidento la nave ha riportato lievi danni all'opera morta (la parte non immersa) di poppa, una profonda ammaccatura che potrà esse-

re riparate in seguito, non avendo riportato alcuna falla.

A bordo c'erano circa ottocento passeggeri, in gran parte turisti che viaggiavano su 250 auto e 20 camper.

La nave aveva imbarcato a Livorno, oltre ai passeggeri, anche una quarantina di semirimorchi e circa 50 tra camion e Tir diretti nell'isola con i loro carichi di derrate alimentari e merci varie.

Subito dopo l'urto il comandante della nave Grimaldi si è accertato che nessuno, a bordo, avesse riportato ferite prima di dare il via libera allo sbarco. L'incidento è stato subito segnalato alla Capitaneria di Porto che ha mandato sul posto i propri ufficiali per avviare l'indagine amministrativa, affiancati dagli ispettori del Rina (il registro navale italiano) che dopo aver fotografato

la parte interessata all'impatto e verificato, con ispezioni a bordo, che lo scafo non aveva riportato danni alle strutture hanno firmato la certificazione di navigabilità, consentendo alla *Cruise Smeralda* di imbarcare i passeggeri e i mezzi di trasporto che erano in partenza per la penisola, desuando il porto di Livorno. La nave della Grimaldi ha lasciato il porto di Olbia poco dopo le 23 di ieri notte, con alcune ore di ritardo sull'orario previsto per la partenza. L'inchiesta amministrativa disposta dal comandante della capitaneria di Porto Pietro Preziosi dovrà accertare le cause che hanno portato alla collisione, probabilmente dovuta all'abbrivio del traghetto che, anche se lentamente, continua a muoversi anche dopo che i motori sono fermi. I passeggeri che erano a

bordo si sono resi conto che "qualcosa" era accaduto durante le manovre di accosto alla banchina perché il traghetto ha avuto l'improvviso blocco che è seguito all'impatto. Nessun danno, comunque, per passeggeri e mezzi imbarcati, che hanno potuto lasciare il traghetto regolarmente una volta completate le operazioni di attracco al molo 4 del porto di Olbia Isola Bianca.

L'ormeggio di un traghetto di grandi dimensioni come il *Cruise Smeralda* - 200 metri di lunghezza per 28 di larghezza - è una operazione che viene eseguita con particolare attenzione da parte del comandante e del suo equipaggio, che debbono calcolare al millimetro lo spostamento all'indietro della nave e gli assetti di prua e poppa regolati dalle eliche laterali. Qualcosa, ieri, è però sfuggito, provocando la leggera collisione.

Autorità portuale di Augusta, Assoporto striglia Marziano: "fornisca una risposta pubblica sulla vicenda"

Autorità portuale di Augusta, Assoporto, attraverso il presidente Marina Noè tira per la giacchetta l'assessore regionale alle Attività produttive Bruno Marziano. L'associazione chiede all'assessore e al governo regionale una presa di posizione netta sullo "scippo" dell'Autorità portuale da Augusta a Catania. Lo scorso 19 aprile una delegazione di cui faceva parte Assoporto Augusta ha incontrato a Palermo il presidente della Regione Rosario Crocetta, alla presenza dell'assessore Bruno Marziano. Durante l'incontro il Governatore si era impegnato ad incontrare a Roma il ministro dei Trasporti Graziano Delrio per sottoporre la questione del trasferimento della sede dell'Autorità di sistema Mare della Sicilia Orientale da Augusta a Catania. "A distanza di due mesi da quell'incontro non abbiamo saputo nulla - tuona la Noè - . Intanto il decreto di trasferimento annunciato non è ancora stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale, l'assessore regionale Pistorio, che probabilmente aveva "suggerito" la lettera con cui Crocetta ha chiesto il famigerato trasferimento, si è dimesso. Il presidente Crocetta non ha mai incontrato il ministro e non ha mai revocato la lettera. Insomma una situazione di palese indifferenza politica a una vicenda che si commenta da sola". Uno dei principali protagonisti dell'incontro in quanto interlocutore privilegiato tra il territorio e la presidenza della regione è stato l'assessore Bruno Marziano che ha sempre preso le distanze dalla famigerata lettera che Crocetta ha inviato al ministro Delrio. "Oggi - conclude il presidente di Assoporto Augusta - chiediamo all'assessore Bruno Marziano una risposta pubblica sulla vicenda. Ricordiamo a Marziano che si era fatto garante con il Presidente Crocetta di una marcia indietro istituzionale che avrebbe tolto di mezzo l'alibi al ministro e riportare tutta la questione della sede al punto di partenza. Ricordiamo all'assessore Marziano che il Presidente Crocetta si era impegnato, davanti a lui, a riconvocare il tavolo istituzionale per le ulteriori determinazioni. E che avrebbe comunque risolto la vicenda .

Futuro incerto per i porti container con l'arrivo di unità da 21mila teu

AMSTERDAM - Nel corso del Toc Europe Container Supply Chain in svolgimento ad Amsterdam dal 27 al 29 Giugno, Lars Jensen, analista di SeaIntelligence Consulting, ha evidenziato come a fronte della grande quantità di grandi navi portacontaineri (Ultra large container vessels - ULCV) da 18.000 - 21.000 teu in procinto di entrare in servizio, l'unico modo per i porti hub di essere competitivi è quello di dar vita a grandi progetti di investimento pur con poche garanzie di un effettivo ritorno economico. «Temo che alcuni terminals avranno seri problemi nei prossimi anni - ha detto Jensen - dato che i porti sono vulnerabili alle conseguenze delle sempre crescenti alleanze tra i vettori che dovrebbero continuare oltre il livello odierno». Secondo Jensen, nel 2025 si dovrà far fronte ad un mercato dove ci saranno solo 6-8 vettori globali e, allo stesso tempo, si assisterà ad una forte riduzione del numero di vettori regionali di nicchia. «Tutti i traffici vedono impiegate navi più grandi il che significa che se non ci sono volumi sufficienti per riempirle, ci saranno sempre meno servizi in termini di frequenza» ha detto Jensen, secondo il quale in ogni regione si assisterà ad una riduzione del numero di porti scalati a tutto vantaggio solo di pochi, grandi hub di transshipment. In definitiva i porti vengono a trovarsi coinvolti in un gioco che non hanno voluto: le compagnie di navigazione hanno acquisito cento "ULCV" per un investimento di 15 miliardi di dollari Usa ed essi, per avere un posto a tavola, si vedono costretti ad investire pesantemente in nuove infrastrutture per poter attirare questi clienti il cui numero tuttavia, a causa delle concentrazioni di traffico e delle alleanze, va sempre più restringendosi. Secondo Olaf Merk, dell' Oecd International Transport Forum, se i porti hanno sempre meno clienti ciò che questi clienti porteranno sono volumi sempre maggiori il che significa che potranno usufruire di ribassi sempre più consistenti, ponendo così le basi per creare forti pressioni sugli introiti dei terminals. «Ad ogni nuova alleanza tra vettori marittimi fa seguito la rinegoziazione delle tariffe con i terminals, ma a livelli sempre più bassi: al tempo stesso i vettori mettono porti e terminals l'uno contro l'altro chiedendo tariffe sempre più basse e minacciando di cambiare porto, imponendo inoltre ai porti di dotarsi di maggiori infrastrutture» ha detto Merk. «Tutto questo - ha concluso - si riflette negativamente anche sui caricatori: il porto di Amsterdam ha praticamente abbandonato il mercato oceanico, così come molti terminal di Zeebrugge e ciò lascia sempre meno scelta ai caricatori».

Inaugurato Gate Reeweg nel porto di Rotterdam

ROTTERDAM- Inaugurazione ufficiale per il nuovo ristrutturato varco "Gate Reeweg" situato al "City Terminal" di Eemhaven nell' area portuale di Rotterdam. A tagliare il nastro è stato Flor Vermeulen membro del consiglio provinciale Zuid-Holland. Il nuovo gate e le strutture circostanti miglioreranno notevolmente l'accessibilità portuale sia sul fronte cittadino che dalle restanti zone portuali. Con il tempo, il nuovo gateway e il circuito integrato interno al "City Terminal" saranno in grado di gestire circa 3.000 autocarri al giorno, con picchi che possono arrivare fino a 450 camion l'ora. Questa grande capacità non è affatto spropositata, fa sapere l' Authority portuale perchè, nonostante fino ad oggi si sia arrivati ad un massimo di 900 passaggi al giorno, presto Eemhaven ospiterà una struttura multifunzionale e un'area industriale funzionali sia al trasporto di merci di cabotaggio che di carburanti e quindi si avranno volumi di traffico sostanzialmente superiori a quelli gestiti fino ad oggi. La riqualificazione del "Gate Reeweg" è in linea con quanto si sta facendo riguardo alle strutture del vecchio home terminal di Ect. L'ammodernamento dell'area creerà un unico cluster a servizio del traffico di cabotaggio multimodale in grado di offrire un migliore accesso verso diversi mercati dell' entroterra europeo attraverso la navigazione interna, la ferrovia e la strada. «Lo sviluppo di questo nuovo gate così come il terminal fanno parte di quella strategia ad ampio raggio che sta portando avanti l' Autorità portuale di Rotterdam orientata a garantire da una parte un migliore accessibilità del porto e dall'altro di rivitalizzare le aree portuali più vicine alla città» sottolinea Ronald Paul, responsabile operativo dell'Ap olandese. Il nuovo ingresso del "City Terminal" è stato in parte realizzato grazie al sostegno finanziario della provincia di Zuid-Holland e del Comune di Rotterdam. «Il nuovo terminal implementa quelli che sono i punti di forza di Rotterdam. Questa è una buona notizia sia per l'economia che per l'occupazione non solo quella relativa allo scalo ma anche per i centri di raccolta dei prodotti agricoli della provincia Zuid- Holland, i così detti "Greenports". Il porto di Rotterdam sta diventando sempre più importante nel settore import di prodotti freschi e in un prossimo futuro lo sarà anche per le merci in export originata dai Greenports. Ecco perchè abbiamo investito in questo tipo di strutture ed infrastrutture » ha affermato Floor Vermeulen. Il nuovo gate è stato aggiornato anche in base alle esigenze degli uffici doganali e dei principali operatori utenti del "City Terminal": Sca (nel settore breakbulk), Rst (contenitori), Rsc (terminal ferroviario), Kramer (riparazioni e stoccaggio contenitori), MRS Services e Kloosterboer (merce a temperatura controllata). Inoltre - informa l' Authority - è stato raggiunto un accordo con Steinweg, la società proprietaria dei terminal container in cui operano Rst e Uniport, per quanto riguarda una estensione del contratto e l'espansione e crescita delle comparto "shortsea". Nuovi accordi con Kramer e con Mrs prevedono la realizzazione di due depositi che oltre a gestire i vuoti offriranno capacità destinata a quelli reefer. Sono in corso contatti anche con Rsc per ulteriori espansioni. Un importante pilastro della recente ristrutturazione dell'area è rappresentato dal "Cool Port", un nuovo magazzino frigorifero per prodotti freschi e congelati. Il "Cool Port" è gestito dal gruppo Kloosterboer.

Informazioni Marittime

Digitalizzazione, nel porto di Cipro la "finestra unica" Indra



La società di consulenza e tecnologia **Indra**, insieme al partner locale Newcytech, ha installato a Cipro una piattaforma di finestra unica portuale e l'estensione per la comunità portuale (Port Community System) JUP, una soluzione sviluppata da Indra per i porti portoghesi di Lisbona, Leixões e Sines. Questa piattaforma consente ai diversi attori e autorità della comunità portuale di interagire elettronicamente e condividere in un unico sistema tutte le informazioni richieste per gli scali portuali. Il sistema automatizza i flussi di lavoro e rivolge le informazioni agli enti incaricati di completare i requisiti operativi e legali.

L'installazione del sistema è cominciata nel 2016 al fine di garantire la conformità di Cipro alla Direttiva Europea UE/65/2010 che impone a tutti gli stati membri dell'Ue di avere sistemi per compilare, inviare, condividere e consultare elettronicamente tutti i dati sulle navi in arrivo/uscita dai porti.

Oltre a garantire l'operatività del porto, il Port Community System che Indra ha fornito all'autorità portuale di Cipro (**Cyprus Port Authority-CPA**) consente l'integrazione con altri sistemi, quali la fatturazione, e con tutta la comunità legata al business dei porti, come le dogane, autorità di sicurezza, compagnie navali, terminali di trasporto, etc. In questo modo, è possibile facilitare la comunicazione del manifesto di carica al fine di ottenere le autorizzazioni necessarie nel processo di importazione delle merci. Il sistema diventa in questo modo uno strumento di efficienza collettiva, in quanto contribuisce a snellire la gestione dei passaggi nave, di anticipare il traffico merci e passeggeri. Tutto questo si traduce nel miglioramento della capacità e competitività della rete logistica portuale.

La soluzione comprende un modulo specifico per la gestione delle operazioni di ogni terminal (Multi-Purpose Operation System-MPOS), che consente di pianificare e di registrare le operazioni dei terminal cargo - siano esse container, veicoli o merci generiche - compresa la fatturazione di tutti i movimenti, dal momento del carico e scarico delle navi, la gestione degli spazi di stoccaggio nei parchi e il controllo di ingresso e uscita delle merci nel terminal.

Oltre a facilitare un maggiore controllo e supervisione delle merci, un altro vantaggio di questo sistema è quello di garantire un porto 100% paperless, rendendo le operazioni portuali più veloci e trasparenti per tutti. Inoltre, offre agli utenti un accesso multi-canale con una disponibilità 24x7.

Corriere Marittimo

Amburgo potenzia il trasporto intermodale porti-ferrovia

AMBURGO -Il potenziamento del trasporto intermodale porti-ferrovia, con un forte orientamento all'automazione e al digitale, è stato al centro di una giornata convegno organizzata dal porto di Amburgo e Hamburg Logistics Initiative.

Previsti altri 20 centri intermodali nell'entroterra e un traffico di 100.000 TEU da Europa a Cina. Il convegno, dal titolo 'First Rail Conference on Cargo Transport by Rail and Ports', si basa sulla previsione di una ulteriore crescita dell'intermodale e ha visto la partecipazione di 200 tra operatori ferroviari, terminalisti, armatori e specialisti dell'area tedesca. Le statistiche nazionali indicano che l'11% del traffico merci via ferrovia ha come riferimento Amburgo, ma – è stato sottolineato – la crescita, soprattutto verso l'estero, deve passare dalla digitalizzazione e dall'automazione nel ciclo che va dalla movimentazione dei container al trasporto vero e proprio. La sfida tedesca sta nell'estendere l'efficienza logistica nelle operazioni di carico e scarico delle mega-navi da 20mila TEU alla catena logistica dell'entroterra. Sia Lars Neumann (Hamburger Hafen und Logistik) che Manuela Drews (Eurogate Bremerhaven) hanno ricordato che mentre i terminalisti investono sull'efficienza in banchina e in tecnologie di avanguardia sull'infrastruttura informatica, c'è invece da potenziare l'inoltro delle merci verso l'hinterland. Sono allo studio sinergie tra le principali aziende dell'area per collegamenti aeroportuali con una gestione condivisa. La distribuzione regionale e verso l'estero passerà attraverso centri di smistamento (*hub*), sul modello di quello intermodale appena inaugurato a Budapest. I dragaggi sono un problema anche per i tedeschi. Rolf Haben Jansen (Hapag-Lloyd), pur lodando il modello organizzativo di Amburgo, ha sottolineato che questo non basta ad attrarre e trattenere gli armatori, dal momento che il "fallimento" nel dragaggio del fiume Elba potrebbe, a lungo termine, andare a indebolire la competitività dello scalo tedesco: l'accessibilità via mare e via terra rimangono un fattore centrale. Dal 2008 il porto ha investito circa 450 milioni di euro in modernizzazione e infrastrutture tecnologiche. La sfida – è emerso dal convegno – passa dalla capacità delle strutture logistiche dell'entroterra di gestire un flusso crescente di merci che arriva contemporaneamente in grandi quantità a seguito dello scarico delle grandi portacontainer. La saturazione dei terminal interni – buon per la Germania, aggiungiamo – è molto vicina, dati alla mano: Andreas Schulz (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse, DUSS) ha detto a chiari termini che il tasso di utilizzo dei 25 terminal multimodali esistenti raggiunge l'80% e che con un tasso di crescita del 3% annuo, serviranno presto almeno 20 terminal multimodali aggiuntivi nell'entroterra. Il tutto senza dimenticare l'efficienza derivante dall'informatizzazione della catena logistica, che rimane imprescindibile. Thomas Kowitzki (DHL Freight) ha fatto il punto sul trasporto ferroviario dalla Germania alla Cina, che prevede 40 destinazioni finali con un tempo medio di nove giorni per la consegna alla stazione finale. Kowitzki prevede una movimentazione via ferro tra Europa e Cina pari a 100,000 TEU. L'incontro, oltre che dal Porto di Amburgo, era stato organizzato da Hamburg Logistics Initiative. Quest'ultima, recentemente premiata come "Eccellenza nella gestione del cluster", è una rete che comprende le compagnie e le istituzioni nella regione metropolitana di Amburgo. Hamburg Logistics racchiude 500 tra aziende dell'industria, del commercio, dei servizi e della ricerca.

G.F.

L'INTERVENTO

OPPORTUNITÀ PER I DUE PORTI CON LA "ZES"

di LUCIANO GUERRIERI (*)

La richiesta del sindaco Giuliani di aggiornare l'Accordo di Programma merita di essere sostenuta con forza da tutto il tessuto economico, sociale, civile, istituzionale del territorio e della regione. Al centro va posto il tema di rivedere ed estendere il progetto di riconversione e riqualificazione industriale e di diversificazione economica, da sostenere ed incentivare con strumenti più incisivi e potenti, tali da garantire l'efficacia dell'istituto dell'Area di crisi industriale complessa, così come è stata classificata l'area industriale e portuale di Piombino con Decreto Legge del 26 aprile 2013, ai sensi dell'art 27 del Decreto Sviluppo 2012. Molte cose sono state realizzate e non si tratta di ripartire da zero, ma occorre una sofisticata capacità, sollecitata dal territorio ed ubicata in sede nazionale, di costante accompagnamento degli interventi stabiliti, di analisi, raccordo, verifica per assicurare la continuità delle iniziative, la prosecuzione ed integrazione costante delle azioni concordate e gestite dal livello territoriale e dai soggetti attuatori. La precondizione di questo è che l'Area di crisi complessa consenta al territorio di rafforzare ed estendere i poteri di incentivazione economica ed i regimi di aiuto attualmente disponibili fino a comprendere reali vantaggi di semplificazione ed amministrativi, interventi infrastrutturali, di natura fiscale e di protezione sociale adeguati e "personalizzati" rispetto alla specifica situazione territoriale. È un lavoro che può essere anche graduale e per step partendo dalle cose più "mature", come ad esempio la protezione dei lavoratori e delle famiglie in difficoltà e la necessità di assicurare il finanziamento per il completamento del porto secondo il requisito di urgenza previsto dalla legge e che si estende a tutte le opere del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale dichiarate di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti. Questa piattaforma di rivendicazione si colloca in parallelo al dibattito nazionale sul-

le Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Franche (Free Zones FZ) quale particolare configurazione delle prime. Il Governo ha recentemente varato il D.L. "Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno" nel quale è previsto un capo dedicato all'istituzione delle ZES nelle regioni del sud. Tuttavia, anche alcuni grandi porti settentrionali (Genova, La Spezia, Trieste, Venezia) hanno subito manifestato il loro interesse al riguardo, anche in considerazione del fatto che le ZES per essere istituite, secondo il decreto, devono avere la presenza di almeno un porto, ma soprattutto per i compiti gestionali attribuiti alle Autorità di Sistema Portuale, oltre alle regioni titolari dell'iniziativa. Tutti gli attori istituzionali, economici e sociali dovrebbero adesso decidere un'azione comune per rivendicare i poteri che prima ho descritto. A parte Trieste che giustamente possiede in questo campo diritti storici, prima di altri porti del centro-nord spetta una priorità ai porti ed alle aree industriali come Piombino e Livorno che sono classificati Aree di crisi industriale complessa e che quindi potrebbero godere dei benefici di questo istituto debitamente rafforzati e settorialmente estesi, a cui aggiungere la qualifica ed i conseguenti vantaggi delle ZES. Anche se il conteggio preciso è problematico, nel mondo le ZES sono oltre 4000, al loro interno lavorano milioni di lavoratori e si stima che circa un quarto del commercio globale si svolga attraverso queste zone. Le ZES sono anche "isole logistiche" che connettono aree territoriali anche molto distanti e potrebbero supportare molto bene il progetto di sviluppo dell'area costiera toscana e delle aree di crisi Livorno-Piombino. Ricordo che, con lungimiranza l'Accordo di programma Livorno-Collesalveti-Rosignano prevede il potenziamento delle attività portuali ed infrastrutturali anche tramite il riconoscimento della Zona Franca Doganale, ovvero in altri termini la ZES.

(*) Ex commissario
Autorità portuale

“ Le “Zone economiche speciali” muovono già circa un quarto del commercio globale

Il secolo XIX

IL COLLETTIVO DEI PORTUALI: «NIENTE PROVOCAZIONI». OGGI RIUNIONE PER LA SICUREZZA

Corteo del 30 giugno, tensione e veleni

Plinio, Fdl: «No alla manifestazione antifascista». Il sindaco: «Non si può vietare»

SI SURRISCALDA il clima politico intorno alla giornata di domani, il 30 giugno. In città è previsto un corteo in serata della galassia antagonista e antifascista, con partenza da piazza Alimonda. E un convegno organizzato dalla Camera del lavoro dal titolo "Antifascismo e lavoro: nelle nostre radici il nostro futuro" che si svolgerà presso la Compagnia unica in Sala Rum. Ma a far salire la temperatura sono tre fattori: l'elezione di Marco Bucci a sindaco, l'apertura di una sede di Casa Pound vicino a piazza Alimonda e, proprio ieri, la richiesta al Prefetto da parte di Alberto Campanella (eletto consigliere con Fdl) e Gianni Plinio di vietare il corteo antifascista.

«Troppo elevato scrivono i due esponenti di Fratelli d'Italia è il rischio di incidenti e di danneggiamenti nel centro cittadino come spesso accaduto ad opera di militanti violenti dell'area antagonista. Va, poi, tenuto presente che esaltare i drammatici fatti del 30 Giugno 1960 configura l'apologia di reato. La violenza di piazza scatenata dai comunisti, che mise a ferro e fuoco la città, impedì la celebrazione del Congresso Nazionale del Msi, partito presente in Parlamento». Un comunicato che è stato visto come una provocazione ad esempio dal Collettivo autonomo dei lavoratori portuali: «Chiediamo massima partecipazione al corteo del 30 Giugno, in memoria del '60. Il corteo vuole essere pacifico e arrivare a destinazione. Non bisogna cadere in provocazioni ed essere tanti. Si chiede a tutti i lavoratori antifascisti di partecipare al corteo comemorativo», scrivono sulla loro pagina Facebook. Oggi si terrà una riunione in Prefettura del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza, ma l'impostazione della Questura rimane la stessa adottata in situazioni simili recentemente: vigilanza discreta sul corteo ma nessuno stop forzato, per evitare tensioni.

Anche il neo-sindaco Marco Bucci non farà propria la posizione dei due esponenti di Fratelli d'Italia, perché come ha spiegato nei giorni scorsi al SecoloXIX «le uniche manifestazioni che possono essere vietate sono quelle pericolose per l'ordine pubblico». Il comunicato di Plinio e Campanella ha suscitato anche qualche mal di pancia nei vertici del partito, Matteo Rosso, coordinatore regionale, l'ha definito «inopportuno» in questo momento, con le elezioni appena trascorse e la prospettiva del primo consiglio comunale.

E con il centrodestra al governo della città il convegno alla Sala Chiamata assume un significato particolare. Gli oratori saranno il presidente di Palazzo Ducale Luca Borzani e il professor Marco Doria. Le conclusioni sono affidate al segretario nazionale Cgil Vincenzo Colla. «Il convegno si svolgerà presso la sala Rum, in piazzale San Benigno, dalle 16 alle 19 - spiega la Camera del lavoro - il filo conduttore sarà il rapporto tra l'antifascismo e il lavoro.

La storia del nostro paese è densa di avvenimenti nei quali proprio il mondo del lavoro si è dovuto misurare spesso in prove difficili, a partire dalla difesa della democrazia dentro e fuori i luoghi di lavoro».

EMANUELE ROSSI

Carburante da scarti agricoli e ittici nel futuro del trasporto marittimo

Se n' è parlato a Catania durante la presentazione del Piano per la diffusione del Gas naturale liquefatto. Il Governo intende creare in Sicilia un polo di stoccaggio per produrre biometano

PALERMO - Piani ambiziosi dal governo nazionale che vorrebbe far diventare la Sicilia un hub energetico per avviare una grande rivoluzione sostenibile nel settore del trasporto marittimo. Per l' Isola c' è la grande occasione di stimolare la ricerca e lo sfruttamento di un tesoro inespresso e abbandonato che si nasconde nei rifiuti urbani, negli scarti dell' agricoltura e delle foreste, ma anche in altri settori come la pesca. Un vero e proprio patrimonio energetico che potrebbe stimolare interventi in tutti gli ambiti, anche nel settore del trasporto. Le prospettive ci sono e le potenzialità pure, ma la storia d' amore tra la Sicilia e il biogas è ancora tutta di dimostrare. Se ne è parlato nei giorni scorsi a Catania in occasione della presentazione delle linee guida del Piano strategico nazionale per la diffusione del Gas naturale liquefatto (gnl) alla presenza di Giuseppe Castiglione, sottosegretario alle Politiche agricole, alimentari e forestali, che ha anche annunciato un nuovo decreto sul biometano - un biocarburante che si ottiene con un processo di 'upgrading' del biogas, ottenuto a sua volta dalla digestione anaerobica di biomasse agro-industriali - per agevolare l' utilizzo degli scarti di lavorazione in agricoltura e pesca nella produzione di combustibile pulito. Per l' occasione si è anche parlato delle prospettive di sviluppo per l' economia del mare nell' area euromediterranea. Il futuro è scritto negli ecocarburanti. L' utilizzo del gas permetterà l' azzeramento delle emissioni di particolato e l' abbassamento di quelle di CO2, ma l' obiettivo è molto più ambizioso perché individua nella Sicilia il luogo ideale per la creazione di poli di stoccaggio per la produzione di gas naturale liquefatto, così da fornire ecocarburanti a tutte le imbarcazioni che gravitano nei mari dell' Isola e che saranno progressivamente riconvertite grazie all' introduzione graduale dei motori a Gnl. Il trasporto marittimo, insomma, è il prossimo target da raggiungere a circa 8 anni dai vincoli dell' Ue del 2025, considerando che l' Italia ha già raggiunto quelli del 2020 relativi alla porzione di rinnovabili sui consumi complessivi di energia. L' evento ha ospitato anche Biagio Pecorino, ordinario di Economia ed estimo rurale all' Università di Catania, e Matteo

- segue

Ignaccolo, ordinario di Economia dei trasporti al dipartimento di Ingegneria, che hanno fatto riferimento alla possibilità di produrre biogas grazie agli scarti dell' agricoltura e della pesca. Non è il futuro, è il presente. In Italia se ne producono circa 2,4 miliardi di metri cubi all' anno, ma la Sicilia potrebbe decollare. Proprio Pecorino aveva realizzato, lo scorso anno, uno studio sulle potenzialità della filiera del biogas in Sicilia (l' Isola ospita lo 0,3% degli impianti del totale nazionale, dati Gse) a fronte di un tesoro di sottoprodotti e scarti agricoli completamente inutilizzati. Lo studio "Biomethane done right An advanced biofuel", condotto dal docente catanese, prevede l' utilizzo di colture di integrazione, che sono le cosiddette colture intercalari a scopo energetico da utilizzare in aggiunta, prima o dopo, a quelle previste nelle rotazioni normalmente praticate nei diversi comprensori agricoli, e biomasse di scarto. Si tratterebbe di utilizzare circa 28mila ettari precedentemente impegnati per l' alimentazione umana e produzione di mangimi, pari a circa il 2% della superficie agricola utilizzata. Un sistema del genere permetterebbe all' Isola di raggiungere i 500 milioni di metri cubi all' anno di produzione e consentire al contempo un' occupazione di 3/3.500 unità.

Rosario Battiato

GENOA SHIPPING WEEK – III EDIZIONE PORT&SHIPPINGTECH – I CONVEGNI



Genova, 29 giugno 2017 – Oggi giovedì 29 giugno, nell'ambito di PORT&SHIPPINGTECH, prenderà il via il GREEN SHIPPING SUMMIT dedicato alle innovazioni tecnologiche e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale del trasporto marittimo con DUE sessioni che coinvolgeranno rispettivamente Confitarma e Assoport. Novità di quest'anno, TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO la sessione che analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul *cloud platforme l'internet of things*. Sempre oggi, si svolgeranno il convegno INFRASTRUCTURE & FINANCE, dedicato al ruolo degli investitori per lo sviluppo competitivo dei porti italiani, e il seminario SAFETY OF LIFE AT SEA NEL CANALE DI SICILIA sulle operazioni di salvataggio di Guardia Costiera e Marina Mercantile organizzato dal Gruppo Giovani Federagenti – Gruppo Giovani Confitarma e YoungShip e il seminario "Un anno di VGM" a cura di Spediporto.

Venerdì 30 i convegni proseguiranno a Palazzo San Giorgio con le sessioni di GREEN SHIPPING affrontando il tema della riduzione del limite del tenore di zolfo a 0,5% nei combustibili per uso marittimo e con SMART PORT&LOGISTICS, la tradizionale sessione dedicata al potenziamento dei corridoi logistici, quest'anno dedicata al rilancio del sistema logistico del Nord Ovest in collaborazione con la Cabina di Regia delle regioni Liguria, Lombardia e Piemonte. La Fondazione Garro-ne accoglierà invece MOBILE OFFSHORE UNITS PROPERTY RISK AND LIABILITY: INSURANCE AND MORE, il seminario in lingua inglese dedicato al tema delle infrastrutture *offshore* organizzato dallo Studio Legale Garbarino Vergani.

Alla sera la Fiera di Genova e il padiglione Jean Nouvel ospiteranno la 14^a edizione del SHIPBROKERS AND SHIPAGETS DINNER cui parteciperanno oltre 3.000 ospiti provenienti da 50 paesi e da 1100 aziende del comparto marittimo e della logistica mondiali. La II edizione della GSW si concluderà sabato 1 luglio con la corsa podistica *Genoa Shipping Run*, organizzata dall'Associazione International Shipping Runners, cui parteciperà anche la genovese Emanuela Quaglia, campionessa europea di Maratona nel 2014.

EVENTI IN CITTA' – ESPRESSIONI ED ESPOSIZIONI

VISITE A BORDO DELLA FREGATA ALPINO–Stazione Marittima Genova – Ponte dei Mille, lato Levante. Venerdì 30 giugno – dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15.00 alle 19.00. Organizzato da: Marina Militare.

50° C.I.S.Co. ANNIVERSARY EXHIBIT A container Story - 26 giugno – 30 giugno, Salone del Consiglio Camera di Commercio di Genova – Via Garibaldi, 4, Genova. Orari: 9:00 – 13:00 / 14:00 – 17:00. Organizzato da C.I.S.Co. Mostra gratuita aperta al pubblico.

- segue

VISITA CONVENZIONATA:

Acquario di Genova – Ponte Spinola, Genova -9:00 – 20:00

Galata Museo del Mare – Calata de Mar. 1, Genova-10:00 – 19:30

Bigo ascensore panoramico – Calata Cattaneo, Genova-10:00 – 17:00

Museo Nazionale dell'Antartide – Via al Porto Antico -10:00 – 18:00

Biosfera – Ponte Spinola, Genova-10:00 – 17:00 – 28 giugno – 31 dicembre

I partecipanti al Forum Port&ShippingTech, dietro la presentazione del badge di partecipazione, avranno diritto ai seguenti sconti: Acquario di Genova 3€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Galata Museo del Mare 3€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Bigo ascensore panoramico 1€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Museo Nazionale dell'Antartide 1€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore; Biosfera 1€ di sconto al partecipanti + 1 accompagnatore.

Genoa Shipping Week, seminario "Un anno di VGM"

Genova - Con la circolare 133/2017, il Comando generale delle Capitanerie di porto è intervenuto per fare ulteriore luce sull'applicazione, a livello italiano, della normativa Solas, in relazione alla Pesatura dei container – VGM (Verified Gross Mass)

In vista della scadenza del 30 giugno prossimo, data in cui terminerà il periodo transitorio in cui la pesatura dei container era ammessa anche attraverso strumenti non regolamentari, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto è intervenuto con la circolare indicata in oggetto che aggiorna la precedente circolare emessa lo scorso anno (circ SG 125/2016) alla vigilia dell'entrata in vigore dell'obbligo di pesatura che, si rammenta, è stato introdotto col D.D. n. 447/2016 in ottemperanza alla Convenzione internazionale SOLAS per la sicurezza della vita in mare.

In particolare, la circolare conferma i due metodi per la rilevazione della VGM:

- metodo 1, con la pesatura del veicolo più il container a vuoto e a carico;
- metodo 2, con la pesatura dei singoli colli, più materiali di rizzaggio e imballaggio, nonché tara del container.

Genoa Shipping Week – Terza edizione

Genova - Grande attesa per il Shipbrokers And Shipagents Dinner.



Oggi giovedì 29 giugno, nell'ambito di **PORT&SHIPPINGTECH**, ha preso il via il **GREEN SHIPPING SUMMIT** dedicato alle innovazioni tecnologiche e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale del trasporto marittimo con due sessioni in collaborazione con **CONFITARMA** e **ASSOPORTI**.

In contemporanea si è svolto **INFRASTRUCTURE & FINANCE**, dedicato al ruolo degli investitori per lo sviluppo competitivo dei porti italiani. Seguirà al pomeriggio **TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO** la nuova sessione che analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul cloud platform e l'internet of things. In Capitaneria di Porto si svolgerà invece il seminario **SAFETY OF LIFE AT SEA NEL CANALE DI SICILIA** sulle operazioni di salvataggio di Guardia Costiera e Marina Mercantile organizzato dal Gruppo Giovani Federagenti – Gruppo Giovani Confitarma e YoungShip.

Venerdì 30 i convegni proseguiranno a Palazzo San Giorgio con le sessioni di **GREEN SHIPPING**, affrontando il tema della riduzione del limite del tenore di zolfo a 0,5% nei combustibili per uso marittimo e con **SMART PORT&LOGISTICS**, la tradizionale sessione dedicata al potenziamento dei corridoi logistici, quest'anno dedicata al rilancio del sistema logistico del Nord Ovest in collaborazione con la Cabina di Regia delle regioni Liguria, Lombardia e Piemonte. La Fondazione Garrone accoglierà invece **MOBILE OFFSHORE UNITS PROPERTY RISK AND LIABILITY: INSURANCE AND MORE**, il seminario in lingua inglese dedicato al tema delle infrastrutture offshore organizzato dallo Studio Legale Garbarino Vergani.

- segue

Tra i relatori coinvolti si segnalano: Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante in Capo della Squadra Navale, Marina Militare; Paolo Emilio Signorini, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale; Amedeo Lepore, Assessore alle attività produttive, Regione Campania; Edoardo Rixi, Assessore allo sviluppo economico e imprenditoria, Regione Liguria; Enrico Pujia, Direttore Generale Porti e Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Gian Enzo Duci, Presidente, Federagenti; Alberto Bancho, Presidente, Assagenti; Rita Caroselli, Direttore, Federchimica-Assogasliquidi; Paolo Menegazzo, Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale; Matteo Natali, Manager, Technical Sales, Wärtsilä Italia; Stine Mundal, Head of Section, Environmental Certification, DNV GL - Maritime; Maurizio Archetti, President-Chief Scientist, Ecospray Technologies; Antonio de Feo, Business Development Manager, Bureau Veritas; Franco Porcellacchia, Vice President, Carnival Corporation; Ivano Russo, Dirigente Gabinetto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti C.A. Giordano Bruno Guerrini, Chairman, Bureau International des Containers; Lorenzo Greco, Italy Sales Leader, DXC Technology; Alberto Quatrati, Il Secolo XIX - The MediTelegraph; Marina Bottinelli, Head of Business Relations, Camera di Commercio Italiana per la Svizzera; Francesco Benevolo, Direttore Operativo, Rete Autostrade Mediterranee; Riccardo Fuochi, Presidente, Associazione Italia Hong Kong

Alla sera la Fiera di Genova e il padiglione Jean Nouvel ospiteranno la 14^a edizione del **SHIPBROKERS AND SHIPAGETS DINNER** cui parteciperanno oltre 3.000 ospiti provenienti da 50 paesi e da 1.100 aziende del comparto marittimo e della logistica mondiali. La II edizione della GSW si concluderà sabato 1 luglio con la corsa podistica Genoa Shipping Run, organizzata dall'Associazione International Shipping Runners, cui parteciperà anche la genovese Emanuela Quaglia, campionessa europea di Maratona nel 2014.

Il Nautilus

LA MARINA MILITARE ALLA 3[^] EDIZIONE DELLO SHIPPING WEEK A GENOVA



GENOVA – La Marina Militare è presente alla 3[^] edizione della Genoa Shipping week, manifestazione ricca di iniziative culturali, conferenze e incontri dedicati allo Shipping organizzata presso il Palazzo San Giorgio al porto Antico di Genova che si protrarrà fino al 1 luglio. Una settimana di incontri tra i più importanti operatori dello Shipping internazionale e del cluster marittimo che si confrontano su temi tecnici del settore per creare le basi per nuove relazioni professionali.

Nel secolo attuale, definito secolo blu o secolo di blue economy, il mare è considerato un fattore chiave sui cui puntare per uno sviluppo sostenibile del nostro Paese in un contesto dove la marittimità rappresenta una risorsa fondamentale per la crescita commerciale, occupazionale e tecnologica. La sicurezza marittima, garantita dalla Marina Militare, assume pertanto un ruolo determinante per il futuro geopolitico del pianeta. La Marina Militare ha inoltre da sempre un'importante sinergia con l'industria con influenze positive per il nostro sistema paese, anche nell'ambito di iniziative per la salvaguardia dell'ambiente e dell'ecosistema marino.

La Marina Militare partecipa all'evento con Nave Alpino, una delle più tecnologiche unità navali attualmente in servizio che fa parte del programma Fregate Europee Multi Missione (FREMM), con uno stand promozionale all'interno della sala Compere del palazzo San Giorgio e con la partecipazione di qualificati esperti nel settore marittimo agli interventi in programma.

Il Secolo XIX

GLI ARMATORI italiani sono pronti a presentare entro il 31 agosto i piani e a partire ...

GLI ARMATORI italiani sono pronti a presentare entro il 31 agosto i piani e a partire operativamente il primo gennaio 2018 con il monitoraggio annuale delle emissioni di anidride carbonica per ogni nave e ogni tratta coperta. Ad annunciarlo è Umberto D' Amato, vicepresidente della commissione tecnica di Confitar ma: «I piani sono stati definiti per tutte le navi - ha spiegato ieri durante la Genoa Shipping week - Ma in che modo poi le navi saranno premiate o penalizzate è ancora tutto da stabilire»

SALE L'INTERESSE DEGLI ISTITUZIONALI PER I GESTORI DEI TERMINAL ITALIANI

I porti fanno gola ai fondi

La mancanza di una normativa moderna e di un regolamento sulle concessioni frena molte operazioni. Che garantirebbero maggiori entrate pubbliche

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

La mancanza di un quadro regolamentare chiaro su assegnazioni e rinnovi delle concessioni portuali sta facendo perdere all'Italia grandi opportunità di investimento dall'estero. Il tema è emerso in occasione di un convegno sul rapporto tra infrastrutture e finanza nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova. «A seguito delle importanti operazioni di recente completate, oggi vediamo un grande interesse degli investitori istituzionali per i porti, anche di fondi sovrani di alcuni Paesi mediorientali» ha detto Leonardo Graffi, avvocato dello studio White&Case che ha assistito di recente i fondi Infracapital e Infravia nell'acquisizione di Gruppo Investimenti Portuali, che controlla i terminal container di Genova, Livorno e Marghera. Aggiunge il legale



Il terminal portuale di Genova Prà

milanese: «ci sono più capitali disponibili che opportunità sul mercato italiano, ma il problema è che mancano ancora regole certe sulle concessioni per i terminal portuali. Lo Stato perde occasioni d'investimento da parte di attori finanziari disposti a pagare canoni concessori elevati». Fabrizio Vettosi, direttore generale di VeniceShipping&Logistics, ha ricordato come siano state tre fino a oggi le grandi operazioni

che hanno visto fondi di private equity entrare nei porti italiani: «In tutto sono stati investiti circa 400 milioni di euro da parte di Pfi (ex Palladio Finanziaria, ndr) per rilevare Mar-Ter, Icon Infrastructure per il 45% di Spinelli e infine Infracapital e Infravia per il 95% di Gip». Matteo Giannobi, managing partner di Palladio Corporate Finance, ha confermato implicitamente gli appetiti per i terminal italiani dicendo: «Ve-

diamo grandi possibilità di consolidamento tra aziende attive nel mercato portuale nazionale. Le operazioni sui terminal hanno un'elevata componente di private equity oltre all'investimento infrastrutturale». In mancanza di una normativa aggiornata (le concessioni demaniali nei porti oggi sono regolate dal codice della navigazione del 1942) quando un fondo acquisisce una società portuale scommette di fatto sull'imprenditore. «I deal si basano più sulla capacità di quest'ultimo che sulla validità dell'infrastruttura» conferma Ottaviano Sanseverino, avvocato dello studio Gianni Origoni Gruppo Cappelli & Partners. Le banche, poi, cercano rendimenti stabili e garanzie normative. «Il mercato dei prestiti bancari oggi è estremamente liquido e pochi settori nel mondo delle infrastrutture richiedono denaro. Il settore portuale è visto con grande interesse» ha detto Marco Mutti, project finance manager di Banca Imi, che ha lanciato un invito rivolto anche al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Perché investitori privati, banche e parte pubblica non si siedono a un tavolo per studiare un novo schema tipico di concessioni nei porti da utilizzare in tutta Italia?». Un regolamento delle concessioni portuali che darebbe attuazione a quanto previsto da una legge del 1994 in realtà è già stato scritto, ma dopo una prima bocciatura è stato riformulato e oggi risulta impantanato al ministero dell'Economia, che non condivide le modalità da adottare nelle procedure a evidenza pubblica per le assegnazioni e i rinnovi delle concessioni. (riproduzione riservata)

Agenti e spedizionieri “In Europa sta per arrivare l’onda lunga della Brexit”

«SULL’EUROPA arriverà l’onda della Brexit, ma per il Regno Unito sarà uno tsunami». A dirlo è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l’associazione degli spedizionieri genovesi, intervenuto alla cena-convegno del Propeller club del porto di Genova che ha aperto gli eventi della Genoa shipping week. Il tema erano proprio gli effetti della Brexit sullo shipping. E la sintesi è che il problema riguarderà gli operatori logistici della Gran Bretagna molto più di quelli europei. «Agli inglesi si palesa uno scenario tutt’altro che rassicurante — commenta Botta — Una delle preoccupazioni è come riusciranno a limitare il danno legato al fatto che il Regno Unito ha nell’Europa il principale mercato di riferimento e prendendo le distanze dall’Unione la prospettiva sarà il reinserimento dei dazi doganali per la merce che viene acquistata e rivenduta dagli Uk nell’Europa, riattivando politiche commerciali che potranno essere anche non favorevoli per loro».

Gli spedizionieri inglesi temono l’aggravio di burocrazia. La normativa dei controlli sanitari, veterinari, cambierà e rallenterà le operazioni e i traffici. «Noi spedizionieri italiani saremo toccati in minima parte perché l’Italia non ha forti scambi commerciali con la Gran Bretagna.

La sfida per gli operatori logistici è tutta inglese» evidenzia Botta. Per ora sono ipotesi perché non si sa ancora se l’uscita sarà hard, cioè con l’adesione alle regole commerciali del

Wto senza accordi specifici con l’Ue o soft, ma la circolazione delle merci potrebbe subire qualche scossa.

E’ ancora difficile fare previsioni sugli effetti della Brexit «ma ci sono settori in cui il semplice annuncio dell’uscita ha già provocato effetti significativi, come nello yachting, dove il solo timore di quello che potrebbe accadere ha fatto sì che negli ultimi 12 mesi moltissimi trasferissero la bandiera da Regno Unito a bandiere comunitarie come non si era mai visto prima. Quella maltese è diventata la bandiera più frequente per gli yacht» aggiunge Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti marittimi.

E a proposito di bandiera, il cabotaggio nei mari italiani non può essere effettuato se non con bandiera comunitaria, quindi i traghetti inglesi dopo l’uscita dall’Unione europea potrebbero non essere più ammessi. Un altro effetto temuto è il rischio congestionamento doganale nei porti degli Uk. «Il problema posto dal porto di Dover è che la reintroduzione dei controlli doganali a fronte di 2 milioni e mezzo di container che arrivano su gomma provocherebbe una coda perenne di tir di trenta miglia sulle strade di accesso» ha evidenziato Duci.

Problemi che sono gli stessi operatori inglesi del mondo marittimo a mettere sul piatto, preoccupati dalle conseguenze dell’uscita dall’Ue.

(r.e.)