



INDICE



Primo Piano:

- **Assoporti Rifondazione** (La Gazzetta Marittima)
- **Seminario Assoporti-RemTech** (La Gazzetta Marittima)
- **Riforma dei Porti** (La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Venezia:

"...Musolino dice ok all'ingresso in Alis.." (Ansa, Ferpress)

"...Zona franca per il porto.." (Ferpress)

Genova:

"...Suez, Cina, Gottardo tutte le strade portano a Genova..."

(La Repubblica GE, L'Avvisatore Marittimo)

"...Rinfuse, i cantieri navali sono arbitri dei noli.." (L'Avvisatore Marittimo)

Savona:

"...Il comune ha presentato un progetto di riqualificazione del fronte mare.." (Primo Canale)

Livorno:

"...Corsini dice no al sindaco in Comitato di Gestione..."

(Corriere Marittimo, Ferpress, Il Tirreno, La Nazione LI)

"...Verso la Gara della Piattaforma Europa..." (La Nazione LI)

Piombino:

"...Ottim Bilancio in comitato..." (La Gazzetta Marittima)

"...23 Milioni per le opere..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Aferpi c'è tempo fino a venerdì..." (La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Europa Expo comitato..." (La Gazzetta Marittima)

Brindisi:

"...progetto di dragaggio per lo scalo..." (Brindisireport)

Palermo:

"...da novembre arriva Costa Diadema..."

(Giornale di Sicilia, Ansa, Giornale l'Ora)

"...Mediterranei mare di plastica..." (Blog Sicilia)

Messina:

"...Zona Falcata..." (Tempo Stretto)

"...Mille crocieristi alla scoperta di Milazzo..." (La Gazzetta del sud)

Altre notizie dai Porti

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

News Letter Porti Campani 2.2017

**Assoportri:
rifondazione
verso la Ue**



Zeno d'Agostino
ROMA - Non ci ha messo molto, il neo-presidente di Assoportri Zeno D'Agostino, a sottolineare che l'associazione delle Autorità di sistema portuali deve cambiare
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

chiaro della nuova Assoportri è quello di formulare al governo una proposta concreta e articolata sul lavoro portuale. "Insieme ai sindacati - ha specificato - ma con idee che tengano conto del quadro internazionale". Dalla prossima settimana si dovrebbe cominciare a parlarne anche nel governo. Auguri.

Assoportri: rifondazione

profondamente. Quasi da riformare. E pur senza tagliare il cordone ombelicale con la "vecchia" As-

sopoorti, che era espressione di 24 Autorità portuali, la "nuova" ha la necessità di ricrearsi un target, per non essere di fatto cancellata dagli organismi governativi e ministeriali che la Riforma Delrio ha ipotizzato.

La nuova linea, ha dichiarato recentemente D'Agostino, deve partire da un nuovo statuto. Che sarà varato a giugno, con l'attribuzione ai vicepresidenti di cariche operative molto concrete. C'è da ricostituire quasi tutto. Con Palmiro Mariani che copre provvisoriamente il ruolo di segretario generale - lasciato da Paolo Ferrandino che è migrato alla segreteria generale di Ancona - occorre dare una copertura definitiva alla carica. Anche i vice sono scaduti e vanno rimpiazzati. A questo proposito c'è chi ha colto nel messaggio di D'Agostino ("Vanno ricostruiti i rapporti internazionali dell'associazione") un apprezzamento e anche un invito a **Enrica Palmieri** di Espo - l'associazione dei porti europei - è stato apprezzato presidente. Del resto, ha detto giustamente D'Agostino, "oggi i tavoli che contano sono quelli delle associazioni dove si riesce a fare lobby a livello europeo". Molto chiaro. Altro indirizzo

NELLA SEDE ROMANA DI ASSOPORTI CON INTERVENTI GOVERNATIVI E DELLE IMPRESE

Sedimenti marini, il seminario Remtech

Anche una tavola rotonda sul decreto del ministero dell'Ambiente per i dragaggi portuali



Silvia Velo

ROMA - Nella sede di Assoport, in via dell'Arco de'Ginnasi, si terrà giovedì 18 maggio prossimo, come già annunciato, il secondo evento propedeutico organizzato in preparazione di Remtech 2017: un importante seminario dedicato ai sedimenti marini, caratterizzazione, dragaggio, trattamento e loro riutilizzo.

Come nota, con Decreto del Ministero dell'Ambiente n.173/2016 del 15 luglio scorso viene approvato il Regolamento che detta modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali

(segue a pagina 3)

Sedimenti marini

di escavo di fondali marini. Il regolamento è in vigore dal 21 settembre ed è collegato al DM del 15 luglio n.172/2016 in materia di operazioni di dragaggio nei SIN.

Il regolamento determina: a) le modalità per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 109, comma 2, del Codice Ambiente, per l'immersione deliberata in mare dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi di cui al comma 1, lettera a) del medesimo articolo 109; b) i criteri omogenei per tutto il territorio nazionale, per l'utilizzo di tali materiali ai fini di ripascimento o all'interno di ambienti conterminati, ai quali le Regioni conformano le modalità di caratterizzazione, classificazione ed accettabilità dei materiali in funzione del raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici marino costieri e di transizione; c) la gestione dei materiali provenienti dal dragaggio delle aree portuali e marino costiere non comprese in siti di interesse nazionale; d) la gestione dei materiali provenienti dai siti di

interesse nazionale risultanti da operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere, al di fuori di detti siti.

Il DM n.172/2016 disciplina le modalità e le norme tecniche delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di interesse nazionale, anche al fine del reimpiego dei materiali dragati, come espressamente previsto dall'art. 5 bis comma 6 della legge n. 84/04 (Legge di Riordino della legislazione in materia portuale), e al fine di quanto previsto dal comma 2 del medesimo articolo 5-bis della Legge del 94, che prevede, dietro specifiche analisi, la reimmissione nei corpi idrici dai quali provengono (dietro specifico trattamento) ovvero il riutilizzo per il rifacimento degli arenili, per formare terreni costieri ovvero per migliorare lo stato dei fondali attraverso attività di capping. Non si applica alle operazioni inerenti i materiali provenienti dai siti di interesse nazionale risultanti da operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere, destinati ad essere gestiti al di fuori di detti siti. Tali operazioni sono autorizzate nel rispetto delle modalità discendenti dall'applicazione dell'articolo 109, comma 2, del Codice Ambiente.

Ed ecco il programma dell'incontro di giovedì 18 maggio ad Assoport. Ore 9,30: Apertura dei lavori e introduzione al tema (Francesco Messineo, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale). Interventi a cura dell'associazione Assoport. Ore 10,00: onorevole Silvia Velo, sottosegretario Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Onorevole Alessandro Bratti, Presidente Commissione di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati. Luca Marchesi, presidente AssoArpa e vice presidente Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente. Ore 11,00: guida all'utilizzo dei Decreti del Ministero dell'Ambiente n.172 e 173 del 15 luglio 2016. Laura D'Aprile, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Francesco Regoli, Università Politecnica delle Marche. In caso di studio: il sito di Bagnoli. Vincenzo Saggiomo, Stazione Zoologica di Napoli.

Il parte. Coordinamento: a cura di RemTech Expo. Ore 12,15: Tavola rotonda: Decreto del Ministero dell'Ambiente n.173/2016 del 15 luglio 2016. Caratterizzazione dei

sedimenti. Tecnologie di dragaggio, Tecnologie per il trattamento, Gestione e riutilizzo dei sedimenti, osservazioni, proposte, casi di successo. Intervengono: contributi selezionati nell'ambito della Call for Abstract di RemTech Expo. Intervengono: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Interviene: Ing. Franco Rocchi - ambiente sc, Andrea Pedroncini - DIII Italia, Giovanni Preda - Trevi S.p.A. Conclusioni e dibattito. Ore 13,30: chiusura dei lavori e Documento finale.

Durante la giornata, saranno in distribuzione cartelline contenenti materiale didattico e tecnologico delle imprese di RemTech Expo. Sezione COAST.

Il dibattito sarà riservato ai soli iscritti facenti parte delle Autorità di Sistema Portuale, alle Pubbliche Amministrazioni e alle imprese selezionate nell'ambito della Call for Abstract.

DAL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2017

La Riforma alla "fase due" con nove ambiti prioritari

Quali sono gli interventi urgenti nei porti e per i porti da finanziare da parte dello Stato - Il tema delle risorse e il completamento dei progetti già avviati

ROMA-Secondo Ennio Cascetta, capo della struttura tecnica di missione del ministero di Delrio, il MIT è pronto a passare alla "fase due" della riforma dei porti. Ciò ad avviare quella programmazione decennale degli investimenti sui quindici "sistemi" che dovrà eliminare sovrapposizioni di progetti ed eccesso d'offerta.

Preteso che la "fase uno", data per conclusa, è in effetti ancora in corso d'opera visti i ritardi della "governance" nella maggior parte dei sistemi stessi, la "fase due" si presenta davvero come la madre di tutte le riforme. Perché ipotizza di programmare i finanziamenti pubblici, ma anche gli interventi privati, sulla base di un organico piano nazionale delle infrastrutture che non c'è mai stato. E nessuno si nasconde che sarà una lotta dura, contro i poteri spesso competitivi delle lobby politiche nelle Regioni e nei potentati.

Cascetta tuttavia è stato chiaro: nei prossimi dieci anni gli investimenti pubblici sui porti italiani - per una stima tra 5 e 7 miliardi di euro - saranno concentrati in nove "ambiti", così come è scritto nel

A.F.

(segue in ultima pagina)

La Riforma alla "fase due"

DEF 2017 (documento di economia e finanza).

Quali sono i nove "ambiti"? Si parte dalla manutenzione del patrimonio demaniale (banchine, piazzali, darsene, viabilità portuale). Poi: digitalizzazione della logistica; ultimo e penultimo miglio ferroviario con connessioni alla rete nazionale; ultimo miglio stradale con i porti; accessibilità navale con dragaggi "coerenti con le tipologie di traffici da attrarre"; efficientamento energetico ed ambientale; waterfront e servizi croceristici; insediamenti industriali negli ambiti portuali; aumenti selettivi delle capacità portuali.

Come si vede, sono nove "ambiti" che comprendono molto, forse anche troppo. Ma lo stesso DEF 2017, se letto bene, stabilisce anche che non siamo solo sul generico: Le Autorità di sistema

avranno il compito, non appena dotate della "governance" operativa, di proporre i progetti per loro più significativi. Attenzione: non si va Random, cioè secondo le personali aspirazioni di ogni porto, ma secondo le "linee guida" del MIT. Che peraltro ancora non ci sono, in attesa che la Corte dei Conti e il Cipe diano loro il benestare.

Rimane il principio generale, conclude il DEF 2017, secondo il quale la priorità dei finanziamenti pubblici va ai cantieri già aperti nei porti, con l'impegno di concluderli al più presto. Il MIT ha monitorato 158 progetti in corso, per una spesa di circa 1,70 miliardi. Secondo Cascetta bisogna correre, finanziandoli per quanto possibile. I progetti a seguire subiranno una stretta sulla base del principio, già enunciato, di evitare sovrapposizioni ed eccesso d'offerta. E poi bisognerà trovare le risorse, dalla Finanziaria del 2018 in poi; il che non lascia presagire niente di facile.

Duci: I porti italiani ancora troppo dipendenti dal Mit e da Delrio

GENOVA- *"Dopo anni abbiamo un ottimo ministro, Graziano Delrio è fra i pochi ad avere avuto questa attenzione al settore. Però oggi il sistema dipende troppo dalla sua presenza. Da una parte perché non si è dispiegata del tutto la riforma e dall'altra perché le risorse date all'unica direzione dei trasporti che si occupa del mare non sono adeguata alla mole di lavoro. Oggi sfrutta le dotazioni del gabinetto di Delrio mentre servono risorse dirette e stabili che restino anche se cambia ministro".* **Queste le affermazioni del presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci in merito alla situazione dei trasporti marittimi in Italia**, che ritiene il settore molto dipendente, nella sua gestione, dal ministero dei Trasporti e dal ministro Delrio. Secondo le affermazioni del presidente di Federagenti la Riforma portuale, ancora in corso d'opera, è stata una modernizzazione importante ma necessita una maggiore compiutezza, gli effetti di una regia nazionale del sistema portuale infatti sono presenti ma ancora non sufficienti per essere totalmente indipendenti dall'operato del ministro Delrio. Duci sottolinea come non siano ancora state completate le cariche delle AdSp, come del resto in molte Authority manchino ancora i principali organi necessari alla amministrazione degli enti e dei porti stessi: i Comitati di gestione, i Tavoli di partenariato e soprattutto ancora non è stato costituito il Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSp, come previsto dalla riforma della legge 84/94, e una dote finanziaria adeguata dei dipartimenti ministeriali che si occupano di mare.

Gli effetti positivi della riforma però non mancano, secondo il presidente di Federagenti, il porto di Trieste viene offerto come esempio di ottima gestione dove la Riforma portuale ha reso maggiormente competitivo lo scalo nei confronti *dei porti del Nord Europa nei servizi per il Centro Europa*. Duci ritiene il potenziamento delle linee ro-ro un'ottima notizia per le economie regionali. *"Non deve preoccuparci – conclude - se ci mettiamo in condizioni di servire i traffici che i cinesi concentreranno al Pireo attraverso i nostri porti che sono comunque più vicini ai mercati di sbocco del centro Europa. Dal Pireo sarà più facile che arrivino feeder su Vado Ligure piuttosto che treni in Lombardia"*.

Porti: Venezia, Musolino dice ok all' ingresso in Alis

Lo scalo è il meglio dotato del Paese per intermodalità



(ANSA) - VERONA, 3 MAG - Il Presidente dell'Autorità di sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale Pino Musolino, ha accettato l'invito di entrare a far parte dell'associazione che raggruppa le migliori imprese impegnate per lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ecosostenibile. La dichiarazione di intenti è avvenuta nel corso dell'incontro organizzato oggi a Verona da Alis in collaborazione con l'Interporto Quadrante Europa. L'incontro è stato l'occasione per evidenziare il ruolo fondamentale dei porti all'interno nella filiera logistica e di come questi possano essere il nodo cruciale capace di fare da trait-d'union tra le soluzioni di trasporto sostenibili combinando l'uso delle diverse modalità nave-ferrovia-strada. In questo contesto il Presidente Musolino ha ricordato che Venezia oggi è il porto più intermodale d'Italia, l'unico che alla movimentazione congiunta via nave e ferrovia aggiunge anche l'eccellenza della modalità fluviale.

Ferpress

Porto di Venezia: Musolino accetta invito a entrare nell'associazione A.L.I.S.

(FERPRESS) – Venezia, 3 MAG – Nel corso dell'incontro organizzato oggi a Verona da ALIS in collaborazione con l'Interporto Quadrante Europa, il Presidente dell'Autorità di sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale Pino Musolino, ha accettato l'invito di entrare a far parte dell'associazione che raggruppa le migliori imprese impegnate per lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ecosostenibile.

L'incontro è stato l'occasione per evidenziare il ruolo fondamentale dei porti all'interno della filiera logistica e di come questi possano essere il nodo cruciale capace di fare da trait-d'union tra le soluzioni di trasporto sostenibili combinando l'uso delle diverse modalità nave-ferrovia-strada.



In questo contesto il Presidente Musolino ha ricordato che Venezia oggi è il porto più intermodale d'Italia, l'unico che alla movimentazione congiunta via nave e ferrovia aggiunge anche l'eccellenza della modalità fluviale.

Solo a marzo 2017, sono state movimentate via chiatte più di 1600 tonnellate di merce (virole), dalla Lombardia al Porto di Venezia per poi imbarcarsi da qui per la Cina. Un servizio apprezzato anche dall'UE che ha inserito la tratta Venezia-Mantova lungo l'asta del Po nel Corridoio Mediterraneo della rete Ten-T contribuendo a sviluppare anche servizi regolari nei settori container, siderurgico e chimico. Un servizio sostenibile perché ad ogni chiatte (pari a 60 container o 60 camion) corrisponde un risparmio di 603 euro di «costi esterni» e un risparmio in termini di emissioni di CO2 pari a 60,31 tonnellate rispetto al trasporto su gomma.

Per Venezia però l'intermodalità significa anche aver costruito una rete innovativa ed efficiente che sfrutta un mix efficiente tra ro-ro (traghetti) e ferrovia contribuendo a quella "Cura del Ferro" cui tutti i porti italiani sono chiamati a partecipare.

Il 2016 Il traffico ferroviario a Venezia è stato da record: 2,24 milioni di tonnellate trasportate in treno e circa 90.000 carri movimentati, pari a 7.140 treni. Nel primo trimestre 2017 si è registrato un + 2,5% rispetto al trimestre (record) dell'anno scorso.

Una simbiosi tra ferrovia e trasporto marittimo realizzato grazie all'impegno di compagnie come Grimaldi e che hanno creduto e investito su Venezia valorizzando appieno il terminal dedicato alle Autostrade del Mare a Fusiina e aprendo servizi settimanali da Venezia verso la Grecia oltre allo storico collegamento con Egitto, Israele e Cipro cui si aggiungerà a breve il traffico di automobili (car carrier) gestito da Neptune Lines.

Tradotto in cifre un incremento di tonnellate di merce trasportate in traghetto nel 2016 pari al 30,3 % e in termini di unità trasportate del 15%.

"Per il futuro – ha dichiarato Pino Musolino – guardiamo con interesse all'aumento delle linee intra mediterranee, sia rafforzando la relazione con l'Egitto che preparandoci a riattivare – non appena i conflitti accenneranno a risolversi – le linee con il mercato libico e la Siria, diventando un partner efficiente per quelle imprese del territorio che esportano macchinari, prodotti siderurgici e made in Italy e quelle che importano generi alimentari. Vanno sfruttati e potenziati i corridoi totalmente intermodali che già oggi collegano la Grecia con Venezia via mare per poi raggiungere in treno i mercati del Nord Europa (Francoforte, Lubecca, Rostock e Duisburg).

Sono quindi lieto – ha concluso Musolino – di poter entrare oggi a far parte dell'Associazione ALIS, Venezia saprà mettere a fattore comune la propria esperienza a beneficio delle imprese e del territorio per la creazione di un vero sistema di trasporto integrato e totalmente intermodale".

Venezia: Zanardo, una zona franca per il porto può avere ricadute positive per intero Paese

(FERPRESS) – Venezia, 2 MAG – “L’ampliamento dell’attuale porto franco o la creazione di una zona franca speciale può determinare le condizioni per un notevole sviluppo del porto di Venezia nei prossimi dieci anni, con ricadute positive per l’intero Paese. Lo sottolinea Damaso Zanardo, Coordinatore della Commissione Città Metropolitana della Camera di Commercio Venezia Rovigo D.L., tra i protagonisti del convegno “La portualità veneziana: scenari e opzioni strategiche”, promosso da Prodemos, Associazione di cultura politica e di governo presso l’Hotel Bologna di Venezia Mestre con il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio Angelo Rughetti, e il Presidente Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino.

“In particolare – prosegue Zanardo – la possibilità di ampliare il perimetro della Zona Franca Doganale di Venezia ad aree ricomprese in ambito portuale non contigue potrebbe essere la premessa per un secondo upgrade quello del riconoscimento di Zona Economica Speciale. Nel Patto per lo sviluppo di Venezia, Governo e Municipalità avevano già concordato questa prima fase di sviluppo; ora è il momento di agire”.

“Nell’annuale rapporto sulle economie del BOAO FORUM for Asia 2017 – rimarca Zanardo – è stato detto che una stima degli investimenti che affluiranno in Europa in termini di PIL generato nei prossimi 15 anni, è di circa 250 trilioni di dollari perché lungo la nuova via della seta saranno costruiti parchi industriali, zone economiche speciali ed iniziative varie interessanti per le imprese italiane ed europee”.

A tale proposito, Zanardo ricorda che: “Un autorevole studioso di questi fenomeni ha di recente detto che il progetto delle due vie della seta destinato a cambiare radicalmente sia il panorama logistico che quello delle relazioni geopolitiche, economiche e commerciali, rappresenta un’opportunità unica per l’Europa, per l’Italia e per Venezia che sarà terminale di una di queste: o prendiamo questo treno oppure se lo perdiamo rischiamo di rimanere marginalizzati, non solo a livello italiano ma anche europeo”.

Inoltre, per Zanardo, l’individuazione del territorio del Comune di Venezia come “area di crisi industriale” va visto come una occasione per attuare la reindustrializzazione e riconversione di Marghera proprio in quella chiave.

“Venezia – ricorda – è il primo porto europeo in base al Port Manufacturing Accessibility Index, che misura l’efficienza del sistema portuale rispetto alla geografia della manifattura. Ampliando l’offerta del porto attraverso la creazione di una Zes intra e retroportuale, gli insediamenti produttivi dediti alla fase di lavorazione packaging, personalizzazione e distribuzione potrebbero crescere esponenzialmente. L’Italia potrebbe davvero candidarsi ad essere la porta marittima dell’Asia in un Mediterraneo che non è più periferico e Venezia potrebbe esserne uno degli attori principali di questa trasformazione”.

Suez, Cina, Gottardo tutte le strade portano a Genova

Nel piano del governo le tre opere strategiche della scena globale "connesse" alla Lanterna

MASSIMO MINELLA

Ci sono un egiziano, uno svizzero e un cinese. Sembra l'inizio di una barzelletta, ma potrebbe essere il più innovativo dei progetti infrastrutturali che mette al centro Genova. La nuova opportunità, tutta ancora da tradurre in concreto, ma che si palesa con evidenza davanti alla Lanterna, viene sintetizzata dal governo nel suo recente documento "Connettore l'Italia". Lo scenario in cui il porto di Genova Savona è chiamato a confrontarsi tiene infatti conto di tre elementi che hanno modificato il mondo dei trasporti (o si apprestano a farlo): il recente raddoppio del canale di Suez, che completato in un solo anno di lavoro con una spesa di 8,2 miliardi euro, permette oggi il passaggio di 97 navi al giorno, contro le 47 pre-intervento, con una riduzione dei tempi di transito di 7 ore, da 18 a 11. L'apertura della galleria del San Gottardo, lo scorso anno, che con i suoi 57 chilometri è il tunnel ferroviario più lungo del mondo, che permette di aumentare il traffico del 40%. Il progetto cinese One-Belt-one-road che punta a creare due vie commerciali con l'Europa: Medio Oriente (via treno dal Kazakistan all'Austria e via mare dai porti cinesi al Mediterraneo) ed è tale da sconvolgere radicalmente il mondo dei trasporti. Eppure, sulla carta, non c'è uno solo di



questi tre progetti che non coinvolge la Liguria, nuovamente baricentrica nella geografia mondiale dello shipping e della logistica. Come sfruttare questa occasione? Lo hanno già spiegato nelle pagine genovesi di *Repubblica*: l'ex premier Romano Prodi, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, la commissaria del Terzo Valico Iolanda Romano, solo per citarne alcuni: rispondere facendosi trovare pronti sul versante infrastrutturale, senza perdere altro tempo. Non è un caso che lo stesso documento del governo affidi proprio a Genova il ruolo di scalo-guida del Paese, come vertice di un arco dell'Alto Tirreno bilanciato sul fronte Adriatico dall'asse che unisce Trieste e Venezia a Capodistria e Fiume. Fondamentale, da questo punto di vista, è quindi dotarsi

SIGNORINI
Il presidente dell'autorità portuale di sistema del Mar Ligure Occidentale (che unisce gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure) Paolo Signorini. A fianco, il canale di Suez recentemente raddoppiato in un solo anno con un costo di 8,2 miliardi



di quelle infrastrutture in grado di faro la differenza. Due su tutte: il terzo valico, anello iniziale del corridoio europeo Reno-Alpi, e la diga foranea del porto di Genova. Il valico è un'opera in via di realizzazione (il cronoprogramma indica fra la fine del 2021 e l'inizio del 2022 la consegna dei lavori), la diga è tutta la impostare. Nell'ultimo comitato di gestione, l'autorità di sistema ha approvato il primo finanziamento, 10 milioni, necessari per la progettazione dell'opera. Circa un miliardo, ma necessario per dare avvio all'operazione. Se come confida il presidente Paolo Signorini entro la fine dell'anno si potrà completare la parte progettuale, non è sbagliato pensare che quasi in

coincidenza con l'avvio dei treni sulla linea del Terzo Valico si possa disporre già della nuova diga foranea, a cinquecento metri da quella attuale e che consentirebbe alle portacontainer di ultima generazione (da ventimila teu) di entrare e uscire dal porto di Sampierdarena senza particolari problemi. A quel punto, legittimamente, ambiremo a intercettare il nuovo flusso dei traffici in arrivo dall'Oriente non sarebbe più un'idea e il porto di Genova-Savona (pronto a mettere in campo fra pochi anni la piattaforma di Vado) potrebbe puntare a raddoppiare i suoi traffici attuali arrivando a 4,4 milioni e mezzo di teu. Si può fare, quindi? Si può, a patto di non perdere più altro tempo e proseguire rapidi con la "cura dell'acqua e del ferro".

PARLA LO SPEDIZIONIERE RENZO MURATORE

«A Genova la ripresa è arrivata. Urgente progettare la diga»

L'ipotesi di una grande società ferroviaria pubblico-privata per smaltire i traffici del porto

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Alphaliner dice che la ripresa dello shipping non ci sarà prima del 2019, ma a Genova la svolta c'è già stata a marzo di quest'anno», a parlare è lo spedizioniere Renzo Muratore, amministratore delegato della casa di spedizioni Saimare (gruppo Spinelli).

Il riferimento è a una ricerca della società francese secondo cui l'equilibrio fra domanda e offerta di stiva è ancora lontano e nel 2017 i noli continueranno a soffrire. Ma i traffici, almeno sotto la Lanterna, stanno andando a gonfie vele, come mostrano i dati pubblicati dall'Autorità portuale (nel primo trimestre container a +10,7 per cento, tonnelloaggio complessivo movimentato a +8,1), e secondo Muratore il rischio è se mai che il porto non sia pronto a sfruttare l'occasione. Il 2017 potrebbe chiudersi con 2,5 milioni di teu di traffico e nel 2018 dovrebbe entrare in attività il nuovo terminal di calata Bettolo. Per lo spedi-

zioniere genovese le priorità sono le infrastrutture (in particolare lo spostamento della diga portuale, accanto a gronda autostradale e terzo valico ferroviario), lo sviluppo dell'attività ferroviaria (con l'ingresso di un grosso operatore, magari a partecipazione mista pubblico-privata), il consolidamento di case di spedizione e agenzie marittime, oggi troppo polverizzate, in soggetti di dimensioni maggiori, e il completamento della rivoluzione informatica, con l'ingresso dei terminalisti nella gestione del sistema E-port.

«Fino a febbraio - dice Muratore - ero preoccupato per l'andamento dei traffici nel porto di Genova. Ma a marzo c'è stata la svolta e adesso sono ottimista. La ripresa è cominciata». Un segnale della vitalità dello scalo è stato l'ingresso di nuovi investitori nelle società terminalistiche. Le fusioni e acquisizioni non si devono però fermare a questo settore. Secondo lo spedizioniere «la nostra economia portuale non può competere

Sono ottimista, il traffico cresce: fino a febbraio ero preoccupato, ma a marzo c'è stata la svolta

Renzo Muratore
Aldo Spinelli

con Europa e Cina se a Genova rimangono 220 case di spedizione. E' una realtà troppo polverizzata. L'alternativa più valida è la crescita di acquisizioni e fusioni di società anche in questo settore». Ma sono soprattutto due le idee che si vorrebbero veder sviluppare per accompagnare lo sviluppo dello scalo: la creazione di un fondo aperto ai privati con Cassa depositi e prestiti; e un grande operatore ferroviario che porti clienti a Genova e faccia crescere questa modalità di trasporto: «Qualcosa di grosso suggerisce Muratore - magari con Rfi, una grande società, anche in questo caso con in-



vestitori pubblici e privati, a cui potrebbe partecipare anche l'Autorità di sistema portuale, che metta a disposizione una clientela robusta». Per quanto riguarda gli investimenti, «non c'è bisogno che arrivino gli inglesi. Autorità di sistema portuale e Regione Liguria, assieme al ministro Delrio, possono usare Cassa depositi e prestiti, con un fondo aperto ai privati disposti a investire nel porto di Genova. E' stato dimostrato che è possibile crearlo rispettando le norme». Per fare che cosa? «Spinelli ha parlato della diga. Si può riunire un forum con i soggetti interessati, Regione, Comune, Confindu-

stria, associazioni, per dare le priorità. Intanto occorre partire con la progettazione della diga. Si potrebbe dare un incarico con gara europea per anticipare i tempi e decidere». Sul futuro del riempimento di calata Bettolo, per il quale il console della compagnia Pietro Chiesa, Tirreno Bianchi, ha proposto un cambiamento di destinazione d'uso, magari per portarvi i traghetti, Muratore non ha dubbi: «Genova ha bisogno che si mantenga la destinazione d'uso per i container affidando il termino a una società forte, che faccia investimenti come avviene al Vlt».

© STUDIO ALCANTARA/STAMPATI

PARLA UNO DEI MEMBRI DEL BOARD DI PALAZZO SAN GIORGIO

«Non ci sarà sviluppo senza la ferrovia»

Canavese: «La crescita dei porti di Genova e Savona passa dal trasporto su ferro»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. «Per Genova e Savona non ci sarà sviluppo senza investimenti su ferro». Rino Canavese, ex presidente dell'Authority di Savona e oggi membro del board di Palazzo San Giorgio, traccia i progetti per potenziare il sistema ferroviario attorno ai due porti liguri.

Con una convinzione: «Senza nuovi investimenti i nostri scali non potranno mai competere con quelli del Nord Europa e neppure pensare di avere uno sviluppo dei traffici e una crescita da qui ai prossimi anni». Per Canavese, già alla guida dell'Autorità portuale di Savona e fresco di nomina come membro del board di Palazzo San Giorgio, i due scali liguri «devono potenziare al massimo il sistema ferroviario che ruota attorno ai porti, prima ancora che entri in funzione un'opera essenziale come Terzo valico». L'Authority di Genova e Savona - racconta Canavese - ha già avviato i contatti con Rfi e sta analizzando gli interventi più importanti da fare nel breve periodo, a partire dal potenziamento della rete ferroviaria Novi-Milano, dove quasi tutti i treni in uscita dai nostri



Rino Canavese (a destra) con Paolo Emilio Signorini FORNETTI

porti sono diretti, senza ovviamente tralasciare la realizzazione del secondo binario». Ma ci sono anche aspetti più tecnici da verificare e migliorare. «La verifica direttamente in banchina della merce che viene caricata su treno - prosegue l'ex presidente del porto di Savona - è un'operazione che consentirebbe di risparmiare tempo e denaro. Stiamo

lavorando perché possa essere fatto con i prodotti che sbarcano in Liguria e poi sono diretti verso Nord». Il tema degli investimenti su ferro che riguardano il Nord-Ovest verrà affrontato il prossimo 22 maggio quando il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, sarà a Genova per parlare anche di logistica e porti. «Incentivi come il Ferrobo-

nus - prosegue Canavese - possono essere di grande utilità per incrementare il trasporto su ferro e con il presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, stiamo pianificando tutti gli interventi da affrontare nel breve-medio periodo». «Ma perché anche i nostri porti possano incrementare i loro volumi di traffico - chiude - è necessario che gli stessi operatori che lavorano sul territorio scommettano anche loro sul trasporto ferroviario e soprattutto riescano a focalizzare su Genova e Savona tutte quelle linee che attualmente sono dirette altrove».

Ma per Canavese gli impegni non riguardano solamente i progetti che ruotano attorno alla ferrovia. Dopo la riunione dello scorso 26 marzo, il board di Palazzo San Giorgio - formato oltre che da Canavese anche da Francesco Parola, Marco Doria e Domenico Napoli - si riunirà il nove maggio. All'ordine del giorno potrebbero esserci i dossier che riguardano il rinnovo delle concessioni e la privatizzazione della società genovese Ente Bacini che gestisce l'area delle riparazioni navali nel capoluogo ligure.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'ANALISI DI ENRICO PAGLIA (BANCHERO COSTA)

Rinfuse, i cantieri navali sono arbitri dei noli

Il boom delle consegne frena le rate del liquido. Meno navi e più ottimismo nel carico secco

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il trasporto marittimo di rinfuse secche sta dando qualche soddisfazione agli operatori. Alla fine dello scorso marzo è stato addirittura raggiunto il picco (20 mila dollari al giorno per una nave "capesize", il tipo di dimensioni maggiori) degli ultimi dodici mesi e anche se ne è seguito un indebolimento (intorno ai 15 mila dollari al giorno), i noli rimangono sopra il livello di guardia che consente di non viaggiare in perdita. La situazione per quanto riguarda le rinfuse liquide è invece più inquieta. Il

2017 è cominciato in discesa, ma poi ha visto una ripresa dei prezzi. Il quadro internazionale è confermato da Enrico Paglia, analista del broker marittimo genovese Banchero Costa. «Per quanto riguarda il carico secco - ricorda Paglia - il minimo storico è stato raggiunto nel febbraio 2016».

Il Baltic Dry Index è sceso fino a 291 punti nella settimana del 12 febbraio dello scorso anno. Si è trattato del livello più basso da quando l'indice è stato introdotto negli

anni 1990. Poi è risalito. Da qualche settimana oscilla intorno o sopra ai mille punti. «Ha avuto una lenta risalita, soprattutto nella seconda metà del 2016, tornando su livelli buoni, anche se ben lontani dai picchi precedenti alla crisi del 2008». Qual è il livello minimo del Bdi sotto il quale operare in questo settore non è più conveniente? «Più che al Bdi, che è una media di indici di vari segmenti, io guardo ai valori giornalieri

Il record delle capesize: a fine marzo c'è stato il picco e le navi venivano fissate a 20 mila dollari

delle varie tipologie di navi. Tendenzialmente, quando le rate di nolo sono ben superiori ai costi giornalieri del mercato il trasporto è interessante.

Nella prima metà del 2016 non si copriva neanche il costo di tenere armata la nave e dell'equipaggio, il bilancio era negativo anche se si escludeva il costo del capitale. Poi il livello ha continuato a migliorare nel corso dell'anno. Gli aumenti nell'ultimo anno sono stati decisamente migliori che nei due anni precedenti».

Per quanto riguarda i primi mesi del 2017 l'andamento è migliore di quanto prevedevano gli analisti, nonostante alcune oscillazioni. «Le rate



Enrico Paglia alla prima edizione del Forum "Shipowners & Shipbuilding" a Genova

sono state molto buone nella seconda metà del 2016, come avviene spesso nel settore del dry. E' stata anche in linea con la tradizione legata a fattori stagionali la debolezza con cui è cominciato il 2017. Ma terminato il capodanno cinese le rate di nolo, che erano scese molto, sono risalite velocemente ai livelli dell'ultimo trimestre dell'anno precedente, cosa che di solito non avviene nel primo trimestre dell'anno. Ad esempio le capesize a fine marzo hanno superato i 20 mila dollari,

picco degli ultimi dodici mesi. Ad aprile si nota di nuovo un certo indebolimento (fino a 13 mila dollari), ma sempre su livelli decorosi considerando il periodo dell'anno, ma tutte le tipologie stanno seguendo il trend positivo». Il nolo delle panamax è cresciuto fino a due settimane fa, le supramax e le handysize (le minori del settore) hanno atteso ancora di più per registrare l'indebolimento. Sul settore non pesano le minacce di politiche protezionistiche. «Per il momento - dice

Paglia - se ne parla soltanto. Ma anche se venissero avviate politiche protezionistiche, se è possibile che incidano sul mercato dell'acciaio, è difficile che riguardino le commodities che fanno il mercato del dry, come iron ore, carbone e grano. Il protezionismo se mai riguarderà i prodotti finiti o semifiniti. La forte ripresa registrata è invece dovuta alla politica cinese di acquisto di iron ore e carbone». E per il 2017? «Riteniamo che il mercato sarà migliore che nel 2016. Grazie

alle consegne in corso si sta riducendo l'orderbook di navi in costruzione, mentre le nuove navi ordinate dopo la ripresa dello scorso anno non arriveranno prima del 2019».

Il trasporto delle rinfuse liquide di petrolio greggio sconta invece una situazione differente delle costruzioni. In questo settore nel 2016 sono state consegnate 25 milioni dwt di nuovo naviglio, che saranno 30 milioni nel 2017 e 25 milioni nel 2018, cifre ben superiori rispetto ai 10 milioni circa di 2014 e 2015. «Le navi appena costruite entrano in acqua e fanno abbassare le rate». Paglia spiega come il mercato si aspetti che il prezzo del petrolio greggio resti basso e che questo provocherà un minor ricorso allo stoccaggio sulle navi. «A essere ottimisti, il 2017 sarà in linea con la seconda metà del 2016. La domanda di trasporto è buona, in particolare per Vloc e suezmax, ma i noli risentono dell'aumento veloce del tonnellaggio».

Nel 2016 i crude carrier hanno registrato una discesa delle rate di nolo, tranne nell'ultimo trimestre con la tradizionale ripresa stagionale. Nel 2017 i noli hanno ripreso a scendere in maniera decisa, ma nell'ultimo mese sono risaliti. «Una risalita - dice Paglia - che fa ben sperare».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Primo Canale

SAVONA - Il Comune di Savona ha presentato un progetto di riqualificazione del fronte mare di levante, che collega la città con la vicina Albissola Marina. Il masterplan, che ora verrà sottoposto ai privati in cerca di investitori che lo realizzino, si pone come obiettivo quello di far coesistere nella stessa area la viabilità, le esigenze paesaggistiche, quelle portuali e quelle ambientali.

La proposta elaborata dall'architetto **Gianluca Peluffo** su richiesta dell'amministrazione comunale, guidata dal sindaco **Ilaria Caprioglio**, prevede la creazione di una passeggiata panoramica e di un parcheggio sotto il livello stradale da circa 350 posti che funga da nodo di interscambio con il trasporto pubblico, la demolizione delle vecchie infrastrutture industriali delle Funivie, la creazione di una piccola piattaforma in cui sviluppare attività portuali e cantieristiche ed il mantenimento della spiaggia della Margonara. Quest'ultima da anni è al centro di aspre battaglie da parte degli ambientalisti dopo la presentazione del progetto di un porticciolo turistico da parte dell'imprenditore Giovanni Gambardella, prima approvato dalle istituzioni, poi osteggiato dalla Regione Liguria con una delibera a cui l'imprenditore si oppose prima al Tar (perdendo) e poi al Consiglio di Stato (vincendo). Ora la speranza del Comune è di convincere un soggetto privato, magari proprio Gambardella, a mettere in pratica questa nuova idea di waterfront: "Abbiamo ragionato su qualcosa che sia sostenibile per il privato dal punto di vista economico, ma allo stesso tempo non così impattante come il vecchio progetto del porticciolo - ha spiegato il sindaco Caprioglio - d'altronde i tempi sono cambiati, ora speriamo che la nostra proposta venga accolta".

Corsini dice no al sindaco di Livorno nel Comitato di gestione

LIVORNO- Palazzo Rosciano ha detto no alla nomina all'interno del Comitato di gestione, in qualità di rappresentante del Comune, del sindaco di Livorno Filippo Nogarin.

Stefano Corsini, presidente dell'AdSp, ieri ne ha dato comunicazione all'interessato tramite una lettera in cui si sottolineava che la nomina respinta è per voler salvaguardare l'impronta tecnica e non politica di questo nuovo organismo poichè la legge di riforma portuale prevede che possono far parte degli Organi di gestione delle Authority persone con requisiti di marcata competenza professionale specifica, gli stessi previsti per i presidenti di Authority.

La reazione del sindaco Nogarin non si è fatta attendere e nel pomeriggio sulla sua pagina facebook è apparso un lungo post con cui il primo cittadino lamenta che *"la legge non è uguale per tutti. C'è una legge per i sindaci e i politici targati Pd e una per tutti gli altri"*. Qui Nogarin cita quindi la nomina nel Comitato di gestione delle rispettive Authority sia il sindaco di Genova Marco Doria che la presidente della Regione Friuli Venezia-Giulia, Deborah Serracchiani.

Porto di Livorno: Nogarin, impugnerò decisione che rigetta mia candidatura a rappresentante Comitato di gestione

(FERPRESS) – Livorno, 3 MAG – “La legge non è uguale per tutti. C’è una legge per i sindaci e i politici targati Pd e una per tutti gli altri. Ne abbiamo avuto la conferma oggi quanto il presidente dell’Autorità portuale di sistema, Stefano Corsini, ha inviato una lettera con la quale rigetta la mia candidatura a rappresentante del Comune di Livorno all’interno del nuovo Comitato di gestione”.

E’ l’inizio del post pubblicato su Facebook dal sindaco di Livorno, Filippo Nogarin. “L’Autorità portuale ha giustificato il proprio rifiuto sottolineando di voler salvaguardare l’impronta tecnica e non politica di questo nuovo organismo, ma c’è una doppia contraddizione. La prima è che la mia nomina è appunto tecnica, validata dalla giunta comunale solo dopo un attento esame del mio curriculum. La seconda contraddizione è ancora più marcata: prima di me si sono auto-nominati alla stessa carica nel Comitato di gestione delle rispettive Authority sia il sindaco di Genova Marco Doria che la presidente della Regione Friuli Venezia-Giulia, Deborah Serracchiani”.

“In quel caso – continua Nogarin – nessuno ha sollevato obiezioni, nonostante i loro curricula siano estremamente meno “tecnici” del mio: io sono un ingegnere aerospaziale e mi sono sempre occupato di logistica e portualità, tanto da ricoprire a tutt’oggi vista la mia esperienza appunto il ruolo di presidente di Anci Porti. Doria invece è laureato in lettere moderne, mentre la presidente Serracchiani in giurisprudenza, con specializzazione in diritto del lavoro. Il curriculum, insomma, è solo una scusa e dietro a questa decisione ci sono logiche tutte politiche”.

“Ciò che è ancora più grave, però, è che la nuova Autorità di sistema dimostri di voler proseguire sulla strada tracciata in passato – prosegue il primo cittadino livornese -. Quella che ha determinato una spaccatura tra il porto e la città, slegando i rispettivi destini economici e produttivi. Questo era il senso della mia candidatura: quello di favorire il recupero di un rapporto sinergico tra Livorno e il suo porto. Avermelo impedito significa aver fatto una scelta politica che va nella direzione opposta.

Io però non intendo arrendermi senza combattere e impugnerò la decisione nelle sedi opportune e come Movimento 5 Stelle presenteremo un’interrogazione in parlamento in merito, per capire il perché di questo doppiopesismo”.

Porto, Corsini bocchia Nogarin

Bloccata l'auto-nomina. Il sindaco: «Ma dove c'è il Pd va bene...» IN CRISI

PORTO » SCONTRO FRA ISTITUZIONI

Authority, l'altolà di Corsini al sindaco

«Non può auto-nominarsi nel comitato di gestione, servono tecnici». Nogarin ironizza: «Non vale dove governa il Pd...»

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Il presidente della nuova Authority di sistema Stefano Corsini l'ha messo nero su bianco in una lettera che ieri mattina è andata a posarsi 300 metri più in là, sull'altra scrivania ai massimi livelli istituzionali della città: c'è scritto che il sindaco stare all'interno del comitato di gestione, una sorta di consiglio d'amministrazione della nuova Authority che aggrega i porti di Livorno e di Piombino. È stata respinta al mittente la nomina di Filippo Nogarin formalizzata da Palazzo Civico a fine marzo.

Il motivo? Ovviamente non riguarda il fatto che al Comune di Livorno spetti un posto all'interno del comitato di gestione: nessuno nega a Palazzo Civico il diritto di fare la propria nomina. Altre sì, non quella: insomma, il sindaco no.

Inutile dire che l'altolà del presidente dell'Authority ha scatenato la tempesta. La contromossa di Palazzo Civico si è tradotta nel post che il sindaco Filippo Nogarin ha pubblicato sulla propria pagina Facebook: tutti questi problemi - questa la sintesi del suo attacco - non sono salta-

ti fuori là dove amministrazioni con targa Pd hanno nominato rappresentanti politico-istituzionali, e qui inevitabilmente il riferimento di Nogarin va al sindaco genovese Marco Doria e alla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani.

Non è un segreto che sull'identità delle figure da nominare nel comitato di gestione Corsini e Nogarin abbiano manifestato fin dall'inizio visioni assai divergenti. Il Tirreno ne aveva dato conto nell'incontro firmato Propeller allo Yacht Club a fine marzo, pochi giorni dopo la firma del decreto che ufficializzava l'affidamento di Palazzo Rosciano alle mani dell'ingegnere romano.

Il numero uno dell'Authority insiste a sottolineare che la riforma prevede specifici requisiti di esperienza e professionalità («identici a quelli previsti per il presidente») per poter essere nominato all'interno del comitato di gestione dell'Authority. A giudizio del sindaco M5s livornese, all'interno del "governo" del porto dev'essere la voce delle istituzioni che sono state elette dai cittadini e dunque rappresentano a pieno titolo la città.

Ma, mentre per Nogarin questa rappresentanza si ha al massimo livello con la figura del sindaco, a giudizio di Corsini invece la riforma fa piazza pulita: via dal vecchio comitato portuale sia le parti sociali (imprese e sindacati) sia gli esponenti politici (così da accentuare il carattere da consiglio d'amministrazione anziché di "parlamentino"). Insomma, per Corsini il Comune deve nominare non politici bensì esperti tecnici.

Qui rispunta una obiezione che Nogarin ha già fatto anche in passato. Anzi, due. L'una, l'abbiamo già indicata: in altre città proprio le amministrazioni Pd hanno fatto lo stesso e nessuno si è opposto. L'altra, la legge prevede che il lavoro in comitato di gestione abbia compenso quasi zero, dunque chissà mai dove si potrà trovare un esperto di chiara fama che si assuma quasi gratis ruolo, lavoro e responsabilità.

Sta di fatto che, al di là dei nuovi pesi e contrappesi dentro la nuova Authority, la legge affida esplicitamente le chiavi della nomina del comitato di gestione proprio al presidente: insomma, il Comune designa un nome, ma il potere di nomina spetta al pre-

sidente dell'Authority.

È una distinzione da azzeccargubugli? Forse. Intanto, è appunto nelle mani del presidente di ciascuna Autorità di sistema portuale che è stato rimesso l'ultimo vaglio: è lui che ha firma la nomina com'è scritto nella riforma.

Di fronte ai criteri stringenti giunti dal ministero (requisiti uguali al presidente, età sotto i 65 anni, niente imprenditori del settore né sindacalisti), era stata chiamata in causa l'Autorità anti-corruzione dell'ex pm Raffaele Cantone per giudicare chi sì e chi no. Cantone ha accettato di vagliare "inconfertibilità" e "incompatibilità" ma ha rimesso in collo ai singoli presidenti la verifica dei requisiti. E qui potrebbe iniziare successivamente un ulteriore round: Nogarin ha ragione da vendere quando dice che né Doria né Serracchiani hanno i requisiti ma rivendica la propria nomina come tecnica. E dice che lo attesta il suo curriculum: però su quello del suo sito personale non compare una particolare specializzazione portuale e in quello pubblicato sulla rete civica municipale c'è solo qualche accenno. Ma almeno per ora il punto non è quello.



IL PRESIDENTE DEL PORTO

Il Comune ha il diritto di designare una persona di fiducia ma la legge tiene fuori i politici e punta a creare un consiglio di esperti



IL PRIMO CITTADINO

A Genova nessuno ha bocciato il sindaco Doria né a Trieste la Serracchiani: strano doppiopesismo, la legge vale solo qui?

NOGARIN: IO INGEGNERE, DUNQUE TECNICO

«Impugnerò la decisione nelle sedi giuste»

«La legge non è uguale per tutti. C'è una legge per i sindaci e i politici targati Pd e una per tutti gli altri». Parte da qui il post con cui il sindaco Nogarini contesta il rigetto - da parte del presidente dell'Authority - della sua candidatura a rappresentare il Comune di Livorno nel nuovo Comitato di gestione.



Le ragioni? Nogarini riferisce che Corsini ha giustificato il rifiuto sottolineando di «voler salvaguardare l'impronta tecnica e non politica di questo nuovo organismo». Ma il sindaco punta il dito contro «una doppia contraddizione». Da un lato: «La mia nomina è appunto tecnica, validata dalla giunta comunale solo dopo un attento esame del mio curriculum». Dall'altro: «Prima di me si sono autonominati alla stessa carica nel Comitato di gestione delle rispettive Authority sia il sindaco di Genova Marco Doria che la presidente della Regione Friuli Venezia-Giulia, Debora Serracchiani. In quel caso nessuno ha sollevato obiezioni, nonostante i loro curricula

siano estremamente meno "tecnici" del mio: io sono un ingegnere aerospaziale e mi sono sempre occupato di logistica e portualità, tanto da ricoprire a tutt'oggi vista la mia esperienza appunto il ruolo di presidente di Anci Porti. Doria invece è laureato in lettere moderne, mentre la presidente Serracchiani in giurisprudenza, con specializzazione in diritto del lavoro».

A giudizio di Nogarini, dunque, «il curriculum, insomma, è solo una scusa e dietro a questa decisione ci sono logiche tutte politiche». E aggiunge: «Ciò che è ancora più grave, però, è che la nuova Autorità di sistema dimostri di voler proseguire sulla strada tracciata in passato. Quella che ha determinato una spaccatura tra il porto e la città, slegando i rispettivi destini economici e produttivi. Questo era il senso della mia candidatura: quello di favorire il recupero di un rapporto sinergico tra Livorno e il suo porto. Avermelo impedito significa aver fatto una scelta politica che va nella direzione opposta».

Ma Nogarini annuncia battaglia: «io però non intendo arrendermi senza combattere e impugnerò la decisione nelle sedi opportune e come Movimento 5 Stelle presenteremo un'interrogazione in parlamento in merito, per capire il perché di questo doppiopesismo».

LE SFIDE DEL PORTO

IL RICORSO

MA LA NOTIZIA È STATA CONFERMATO DAL PALAZZO COMUNALE, DOVE IL SINDACO E LA GIUNTA AVREBBERO DECISO UN RICORSO IMMEDIATO AL TAR DELLA TOSCANA

Il 'niet' di Corsini su Nogarin per il «comitato di gestione»

Il nome del sindaco respinto dopo una serie di consultazioni



- LIVORNO -

CHISI ERA ILLUSO che il nuovo corso a palazzo Rosciano potesse finalmente portare a una collaborazione tra Authority e Comune trova oggi la sua prima e forse definitiva smentita. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino Stefano Corsini ha formalmente respinto la designazione del sindaco Filippo Nogarin (nella foto in alto a destra) per il comitato di gestione, presentata quasi un mese fa dalla giunta comunale. Il "niet" di Corsini arriva dopo una serie di consultazioni con il ministero vigilante, il MIT e - forse per caso: ma forse no - subito dopo la netta vittoria dei "renziani" (tra i quali lo stesso ministro del MIT Delrio) nelle primarie per la guida del Pd. Al momento non c'è stata alcuna comunicazione ufficiale da palazzo Rosciano se non al diretto interessato. Ma la notizia è stata con-

fermata dal palazzo comunale, dove il sindaco e la giunta avrebbero deciso un ricorso immediato al Tar della Toscana. Se così sarà, si deve ipotizzare un ulteriore ritardo nel completamento del comitato di gestione dell'Authority di sistema, ad oggi ancora in attesa oltre che sulla decisione relativa al sindaco di Livorno - anche delle designazioni del Comune di Piombino e della Regione Toscana.

LE MOTIVAZIONI del "niet" di Corsini a Nogarin sarebbero articolate in un lungo documento, che riferendosi alla legge di riforma portuale sosterrrebbe la non designazione dei sindaci nei comitati di gestione, essendo il testo della riforma formulato con chiarezza per la "designazione degli esperti scelti dai sindaci". È adesso probabile che il "caso Livorno" possa essere utilizzato dai 5 Stelle a livello nazionale, sia in parlamento che nelle trattative politiche in corso per la riforma del-

la legge elettorale. Ieri sera Nogarin aveva già ricevuto la solidarietà dei vertici nazionali del partito e l'annuncio che sarebbero state presentate immediate interrogazioni parlamentari sul tema. Per il Pd sarà difficile sostenere il "niet" contro il solo sindaco di Livorno, quando anche a Genova, Trieste e Civitavecchia sono stati designati sindaci: e quando il Friuli-Venezia Giulia ha designato per la Regione il suo presidente Debora Serracchiani. A meno che non si proceda a livello nazionale con un chiarimento - basterà una eventuale circolare ministeriale? - che escluda tutti i sindaci e i presidenti regionali dai comitati di gestione. Nel qual caso tuttavia dovrebbe essere immediatamente annullata la validità di tutti gli atti deliberati ad oggi nei porti interessati, a cominciare da Genova e Trieste. Un bel pasticcio, a quanto pare. In serata l'amaro sfogo del sindaco su Facebook: «La legge non è uguale per tutti». E affila le armi.

A.F.



IL PRESIDENTE Stefano Corsini al timone dell'Autorità di sistema Livorno-Piombino ha respinto la designazione di Nogarin nel comitato di gestione

IL PROGETTO IL BANDO INTERNAZIONALE POTREBBE SUBIRE DEI CAMBIAMENTI PRIMA DELLA PUBBLICAZIONE

Verso la gara della Piattaforma Europa tra dubbi e aspettative

-LIVORNO-

A UN MESE esatto dalla scadenza dell'attuale bando per presentare le dichiarazioni d'interesse alla gara per la Darsena Europa- primo "step" della più grande e costosa piattaforma Europa- in porto ci si interroga su una serie di segnali contraddittori che arrivano su quella che dovrà essere "la madre di tutte le gare". Primo segnale: il presidente della **Autoporta** di sistema Stefano Corsini non si è mai pronunciato ufficialmente, ma pare che negli incontri con gli operatori e le categorie abbia fatto capire che il bando di gara così com'è andrà almeno ritoccato. Una esigenza che del resto sarebbe in linea con quanto chiesto dalla Regione Toscana, il cui presidente Enrico Rossi e tra i più accaniti sostenitori della Darsena (e ha destinato alla gara un finanziamento di circa 200 milioni). Ci si chiede quindi se, come e quando gli eventuali "ritocchi" ai dettagli della gara potranno essere resi pubblici. Secondo segnale: così com'è, il bando di gara e l'appoggio proclamato dalla Regione sono stati definiti dal sindaco Filippo Nogarin "uno spot elettorale". Definizione durissima, ma non perché Nogarin non creda nella necessità di potenziare il porto dei containers. Quello che sembra sostenere la nota vis polemica del sindaco pen-

tastellato è il rapporto conflittuale tra Comune e Port **Autoporta** che non sembra sanato dalle iniziali dichiarazioni di reciproca stima tra Nogarin e Corsini. Ma se questi segnali interessano- direttamente o meno- la classe politica, ce ne sono altri che riguardano invece il mondo del terminalismo. In particolare dopo l'arrivo a Livorno, si invito dei vertici della Compagnia portuali, del

potente gruppo cinese di China Railways International, che non ha fatto mistero di voler concorrere non solo per il finanziamento e la costruzione della darsena Europa, ma anche per la sua gestione in un network mondiale in forte espansione. Così come si sono presentati, i cinesi si sarebbero messi in aperta competizione con l'altro potente gruppo, i fondi d'investimento anglo-france-

si Infracapital e Infravia che hanno acquisito di recente la maggioranza assoluta del GIP di Luigi Negri, a sua volta proprietario e gestore del Terminal Darsena Toscana, che aspira a realizzare e gestire la Darsena Europa. Singolare il fatto- che ha prodotto non poca tensione- che nel Terminal Darsena Toscana siano presenti come soci- sia pure di minoranza- anche gli stessi portuali attraverso Cipl, la loro impresa terminalista.

DA QUI il chiarimento formale che in questi giorni GIP ha chiesto ai portuali di Cpl e Cipl per sapere da che parte stanno: se con i cinesi o con i fondi d'investimento che sulla Darsena Europa hanno intenzione di investire con forza.

A.F.



LO SCALO Il futuro del porto di Livorno è rappresentato dalla Piattaforma Europa



IL GRUPPO cinese di China Railways International interessato al finanziamento e alla gestione

A Piombino ottimo bilancio in comitato

PIOMBINO-Ventitré milioni di euro, di cui più di quattro milioni per il completamento del dragaggio dello specchio acqueo antistante il 1° Banchinamento della Variante II del Piano Regolatore Portuale e altri quattro milioni per il raccordo e prolungamento del molo Batteria. Tanto ha speso, nel 2016, l'Autorità Portuale di Piombino per realizzare e mantenere le infrastrutture in (segue a pagina 3)

A Piombino ottimo bilancio

ambito portuale.

Il raffronto coi dati dell'anno precedente mette in evidenza un primo importante risultato: nel 2016 è stato conseguito un utile di esercizio al netto delle imposte di 3 mln di euro; mentre i sostanziali avanzi di gestione testimoniano della solidità finanziaria dell'Ente. Sono i dati emersi dal comitato portuale piombinese, presieduto da Stefano Corsini e ancora separato da quello di Livorno in attesa della "governance" unica tra i due porti del sistema.

Sul fronte delle entrate l'anno passato l'Autorità di Piombino ha incamerato 20,4 milioni di euro, di cui 1,2 dalle tasse sulle merci imbarcate/sbarcate ed erariali, 400 mila euro dalle tasse di ancoraggio; 3,2 milioni di euro da canoni di concessione e 6,6 milioni dalle entrate in conto capitale per trasferimenti di risorse da Stato e Regioni. I tempi medi di pagamento della APP nel 2016 sono stati pari a 18,45 giorni, 11,55 prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa.

Soddisfatto il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini: "Esprimo grande soddisfazione per il risultato raggiunto - ha detto -, stiamo gradualmente mettendo il porto di Livorno e quello di Piombino nella condizione di affrontare al meglio le sfide rappresentate dalla riforma della 84/94 e i bilanci dei due porti presentano numeri di tutto rispetto che ci lasciano ben sperare per il futuro".

Nella stessa giornata, il Comitato Portuale ha approvato all'unanimità la relazione sulle attività svolte dall'Ente nel 2016 che ha rappresentato l'intensa e proficua attività amministrativa, progettuale e realizzativa dell'Autorità.

Porti

PIOMBINO, 23 MILIONI PER LE OPERE

PIOMBINO. Ventitré milioni di euro, di cui più di 4 milioni per il completamento del dragaggio dello specchio acqueo antistante il primo banchinamento della Variante II del Piano regolatore portuale e altri quattro milioni per il raccordo e prolungamento del molo Batteria. Tanto ha speso, nel 2016, l'Autorità portuale di Piombino per realizzare e mantenere le infrastrutture in ambito portuale. Nel 2016 è stato conseguito un utile di esercizio al netto delle imposte di tre milioni di euro.

Aferpi, c'è tempo fino a venerdì

La lettera del ministro e la risposta

Calenda ha chiesto garanzie e atti concreti all'imprenditore Rebrab

-PIOMBINO-

A FERPI ha tempo fino a venerdì per rispondere alla lettera di inadempienza inviata il 20 aprile dal ministero dello Sviluppo Economico. Sono passati quindici giorni da quando il presidente Cevital Issad Rebrab e il suo staff hanno sul tavolo il documento. Sarà stato vagliato studiato e Rebrab sicuramente avrà deciso cosa rispondere al governo tramite commissario straordinario Piero Nardi. Due i possibili scenari: Aferpi accetterà di avere per due anni una sorta di supervisione da un commissario governativo e questo comporterebbe anche l'allungamento di due anni della legge Marzano e la tutela dei lavoratori con il prolungamento degli ammortizzatori sociali. Oppure Aferpi dice no e a quel punto si aprirebbe un contenzioso legale con scenari complicati. Nell'ultimo incontro che l'azienda ha avuto con rsu e sindacati territoriali ha presentato il nuovo assetto societario e soprattutto ha confermato gli impegni presi.

TUTTO lascerebbe presagire che Rebrab non abbia voglia di mollare Piombino e quindi potrebbe accettare il controllo gover-



ATTESA In città ci si aspetta una reazione da Issad Rebrab

nativo. Questo è lo scenario auspicato dai sindacati e dai lavoratori perché vorrebbe dire portare comunque a termine gli investimenti, magari quelli siderurgici con l'aiuto di un partner. L'apertura di un contenzioso sarebbe vista come la fine di ogni speranza ma nessuno investitore si avvicinebbe davanti ad una causa conoscendo i tempi della legge italiana, anche se in questo caso forse

quelli legati alle cause del lavoro sono più veloci.

INTANTO il personale dell'appalto delle pulizie di Aferpi è in stato di agitazione. Lo hanno proclamato i sindacati in attesa di definire in tempi brevi la data di un incontro con l'azienda Cooplat che dallo scorso anno è subentrata nell'appalto. «Fondamentale confrontarsi su una riduzione che



Un esposto alla Procura

Un esposto è stato presentato alla Procura della Repubblica di Livorno per chiedere se vi siano delle irregolarità nella nomina del «Comitato Esecutivo» di Aferpi. Nell'esposto si fa riferimento al fatto che non possono essere nominate persone che abbiano avuto ruoli dirigenziali in gestioni precedenti dello stabilimento.

andrebbe a penalizzare la situazione economica delle lavoratrici, tutte part-time - spiega la Filcams Cgil - oltre che mettere a rischio la sussistenza dell'ammortizzatore e quindi paventando licenziamenti da chi da oltre 25 anni si trova a lavorare in quell'appalto, ormai storico, dopo aver subito nel corso degli anni riduzioni contrattuali ed economiche.

Europa Expo comitato a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - L'Espo, l'Associazione dei porti Europei (European Sea Ports Organization) ha scelto, quest'anno, Civitavecchia per la propria riunione annuale del Comitato "Intermodal, Logistics and Industry".

(segue a pagina 3)

Europa Expo comitato

I lavori della due giorni, che si sono tenuti a Molo Vespucci, sono stati aperti dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, e vedranno la partecipazione, fra gli altri, di Antongiulio Marin della DG MOVE, la cui presenza nello scalo laziale sta ad indicare - dice una nota dell'Adsp - gli ottimi rapporti che l'Adsp ha instaurato con la Commissione Europea, e dei rappresentanti dei maggiori porti europei come Barcellona e Puertos del Estado (l'ente che raggruppa i porti spagnoli), Marsiglia, Anversa, Amburgo, Copenaghen, Malmoe e l'Associazione dei porti finlandesi e di quelli svedesi.

Durante i due giorni di meeting sono stati affrontate diverse tematiche di rilevanza e di interesse anche per il porto di Civitavecchia ed il suo network quali l'Update sulle reti TEN-T, la possibilità di istituire una Piattaforma per le connessioni Unione Europea-Cina, lo Studio della DG MOVE sul potenziale non sfruttato dei porti marittimi. Ed è stata analizzata la relazione della Corte dei Conti europea sui progetti portuali.

Presente inoltre, su invito di ESPO, il responsabile della sede Unindustria di Civitavecchia Stefano Cenci per illustrare ai presenti le possibilità di sviluppo del retroporto.

"Esprimo la massima soddisfazione, anche a nome di tutta la community portuale - ha dichiarato il presidente dell'Adsp del Mar Tirre-

no Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo - per la scelta di Espo di svolgere la riunione annuale del Comitato intermodalità logistica ed industria a Civitavecchia. Sicuramente - conclude di Majo - questa è una buona notizia anche per tutta la portualità nazionale".

Autorità di sistema portuale, progetto di dragaggio per lo scalo di Brindisi

Si tratta della prima uscita congiunta della nuova Authority del Mare Adriatico Meridionale che ha presentato candidatura per il finanziamento da 30 milioni di euro per la Linea di Azione 7.4 del POR Puglia FESR-FSE 2014 -2020, per la selezione degli interventi da ammettere a finanziamento nell'ambito dell'Asse prioritario VII - Azione 7.4

BRINDISI - Progetto di dragaggio per il porto di Brindisi: a presentare la candidatura per l'accesso ai finanziamenti Por è la neo costituita Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Il progetto concorre per la Linea di Azione 7.4 del POR Puglia FESR -FSE 2014 -2020, per la selezione degli interventi da ammettere a finanziamento nell'ambito dell'Asse prioritario VII – Azione 7.4 “Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale”.

Coerentemente con gli obiettivi specifici di quest'ultima, sono stati presentati progetti di potenziamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali, con specifico riferimento alle azioni di adeguamento ai migliori standard ambientali e operativi delle banchine e dei fondali dei cinque porti afferenti la circoscrizione dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Alla base di questa programmazione vi è l'importante attività di studio dei fondali e delle caratteristiche dei sedimenti presenti nei rispettivi porti, condotta con la collaborazione attiva dell'ISpra, di Arpa Puglia e delle Università baresi. Tale attività di indagine ha consentito di individuare modalità di intervento rispettose delle normative ambientali vigenti ed orientarle alla massima attenzione verso l'ambiente marino su cui si intende intervenire.

La progettualità che AdSP MAM chiede di ammettere a finanziamento, per un importo di circa 30milioni di Euro, riguarda fundamentalmente gli interventi di dragaggio e approfondimento dei fondali dei cinque porti, nonché i programmi per la gestione dei sedimenti estratti, al fine di migliorare le profondità operative incrementandone le performance e quindi l'offerta commerciale.

Si tratta della prima uscita congiunta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, in termini di progettualità e di interventi indispensabili, secondo una prospettiva strategica di effettiva competitività dei cinque scali, in una visione d'insieme del territorio della circoscrizione portuale, che per la prima volta, risulta essere unitaria e sovrapponibile, in accordo con le linee guida della legge di riforma della governance portuale.

Il sistema gestito attualmente dalla AdSP MAM rappresenta un polo marittimo polifunzionale di area vasta, al servizio diretto dell'economia del territorio e funzionale ad attività logistiche di connessione fra l'Europa continentale e le aree dei Balcani, dell'Asia occidentale e dell'estrema propaggine sud-orientale dell'Europa. Sul piano commerciale, la neonata Autorità di sistema portuale è il cluster con il maggior numero di scali e una portata di circa 20 milioni di tonnellate di traffico merci e 3 milioni di passeggeri movimentati.

Crociere

Da novembre arriva la Costa Diadema

OOO È stata soprannominata la «regina del Mediterraneo»: è l'ammiraglia della Costa, la Diadema, inaugurata nel novembre del 2014 che adesso farà scalo anche nel porto di Palermo. Sarà infatti per la prima volta nel capoluogo siciliano con sei scali a novembre e dicembre (23 e 30 novembre, 7, 14, 20 e 27 dicembre) e 14 nel 2018. La Costa Diadema è lunga 306 metri, contiene 1.862 cabine di differenti tipologie, e trasporta 4.947 passeggeri, di cui 1253 membri dell'equipaggio.

Crociere: da novembre Costa Diadema a Palermo

Sei scali nel 2017 e 14 nel 2018 per ammiraglia della compagnia

(ANSA) - PALERMO, 2 MAG - E' stata soprannominata la "regina del Mediterraneo": è l' ammiraglia della Costa, la Diadema, inaugurata nel novembre del 2014 che adesso farà scalo anche nel porto di Palermo. Sarà infatti per la prima volta nel capoluogo siciliano con sei scali a novembre e dicembre (23 e 30 novembre, 7, 14, 20 e 27 dicembre) e 14 nel 2018. La Costa Diadema è lunga 306 metri, contiene 1.862 cabine di differenti tipologie, e trasporta 4947 passeggeri, di cui 1253 membri dell' equipaggio. "Non ci sono più mesi senza approdi, anche durante quelli invernali Palermo risponde alle esigenze degli armatori e piace ai crocieristi", commenta il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella. "I nuovi scali della Costa Diadema - conclude - costituiscono ancora una conferma del lavoro di destagionalizzazione che da anni portiamo avanti, agevolati da un clima che lo consente". (ANSA).

L' ammiraglia della Costa sceglie Palermo Cannatella: "Un premio al nostro lavoro sulla destagionalizzazione"

E' stata soprannominata la "Regina del Mediterraneo": è l' ammiraglia della Costa, la Diadema, inaugurata nel novembre del 2014. E ha scelto il porto di Palermo: sarà infatti perla prima volta in città con sei scali nei mesi di novembre e dicembre 2017 (23 e 30 novembre, 7, 14, 20 e 27 dicembre) e con ben 14 nel 2018. Rappresenta un progetto innovativo di nave, simbolo della capacità tutta italiana di creare dei prodotti eccellenti, nel design, nella tecnologia, nell' innovazione, destinati a rafforzare l' immagine del made in Italy nel mondo. A bordo c' è di tutto: dalla gastronomia all' ospitalità, dal design all' intrattenimento, al benessere, fino a nuovi spazi e a un nuovo modo di vivere la crociera. La Costa Diadema è lunga 306 metri, contiene 1.862 cabine di differenti tipologie, e trasporta 4947 passeggeri, di cui 1253 membri dell' equipaggio. "Non ci sono più mesi senza approdi, anche durante quelli invernali Palermo risponde alle esigenze degli armatori e piace ai crocieristi", commenta il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella. "I nuovi scali della Costa Diadema costituiscono ancora una conferma del lavoro di destagionalizzazione che da anni portiamo avanti, agevolati da un clima che lo consente".
Com. Stam. costa-diadema.

"Mediterraneo mare di plastica", seminario in Capitaneria di Porto a Palermo

Venerdì 5 maggio alle 10 nella sala conferenze della Capitaneria di Porto di Palermo si svolgerà il seminario sul tema "Mare mostro: un mare di plastica?". L'incontro promosso dalla Associazione Ambientalista "Mare Vivo" vedrà la partecipazione del Contrammiraglio (CP) Gaetano Martinez, del Sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, del Presidente Nazionale dell'Associazione Ambientalista Mare Vivo Rosalba Laudiero Giugni, dei Capi di Compartimenti della Direzione Marittima di Palermo, inoltre parteciperanno operatori portuali, rappresentanti della categoria pescatori e rappresentanti della categoria della balneazione, giornalisti. Sarà un incontro di informazione e sensibilizzazione sull'impatto della plastica in mare a fronte di statistiche che evidenziano un teatro di degrado, in media 8 milioni di tonnellate di plastica finiscono in mare in tutto il mondo, un disastro ambientale che sicuramente può essere fermato, nel 2050 ci saranno più rifiuti che pesci. Tutti gli interventi dei relatori offriranno ottimi spunti di riflessione e dati importanti sul settore ambiente, l'obiettivo è quello di programmare un progetto dedicato al rispetto dell'ambiente e tutela del territorio. L'UE sta rivedendo le direttive sui rifiuti e Mare Vivo in questa campagna promozionale svolta in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto vuole mandare un messaggio di sensibilizzazione sul fenomeno, "difendere il mare".

Tempo Stretto

politica

Zona falcata, Michele Bisignano: "La priorità è la bonifica ambientale"

Tutte le iniziative concrete finalizzate alla restituzione della Zona Falcata alla libera fruizione vanno accolte con soddisfazione, ma le vicende che hanno riguardato questa parte di territorio cittadino, caratterizzate da proclami mai trasformatisi in fatti e da ritardi e lentezze burocratiche ci portano ad osservare con realismo lo stato attuale delle cose. Perché qualsiasi ipotesi progettuale di riqualificazione e rivalorizzazione di quel lembo di terra sfregiato e reso off limits per decenni e decenni ai cittadini messinesi per oscuri interessi, e che può invece divenire un elemento fondamentale per la città futura, deve fare i conti con la necessità ineludibile di operare azioni forti ed incisive di bonifica ambientale. Perché credo che si abbia il diritto di sapere la reale entità e tipologia dell' inquinamento esistente nella zona, e solo dopo questa "operazione verità", consistente nei lavori di analisi e caratterizzazioni oggetto dell' accordo fra Autorità Portuale e d Università, si può pensare ad interventi articolati di bonifica. Una bonifica che a detta di molti implicherà importanti interventi finanziari, che gli Enti locali e territoriali non sono in grado di assicurare, e che quindi per essere portati a compimento necessiteranno degli apporti del Governo nazionale e dei Ministeri dell' Ambiente e della Coesione e Sviluppo, od attraverso una legge speciale o con l' individuazione di meccanismi che sono stati adottati in altre realtà territoriali particolarmente inquinate del nostro Paese. Od ancora se tali interventi finanziari non saranno sufficienti e disponibili, si dovrà cercare di intercettare fondi strutturali comunitari, facendo riferimento alle misure apposite messe in campo dalla "tanto odiata" Unione Europea. Ma mi chiedo, perché non si è pensato di inserire un articolato piano progettuale di bonifica nel recente Masterplan individuandolo come la proposta che dava una identità particolare, o per usare una terminologia da marketing territoriale, un "brand" al cosiddetto Patto per la città metropolitana di Messina? Ed ancora che fine ha fatto la procedura di scioglimento di quell' Ente Autonomo Portuale che per decenni ha costituito l' alibi per lasciare la zona falcata, tranne gli impianti di cantieristica e le aree militari, in completo abbandono? Credo che siano domande legittime, a cui bisognerà dare delle risposte, affinché i sogni evocati dalle varie e suggestive ipotesi progettuali di rinascita di tutta l' area non rimangano nei cassetti. Michele

Bisignano Componente Comitato Promotore Labor-Metro.

Mille crocieristi alla scoperta di Milazzo

Milazzo Anche questa volta la stragrande maggioranza di crocieristi ha scelto di rimanere a Milazzo. Un segnale sicuramente positivo in prospettiva e che deve essere tenuto in considerazione per pretendere una maggiore attenzione verso il porto mamertino.

Oltre 1000 passeggeri della nave da crociera "Neo Riviera" della compagnia Costa Crociere, dopo l'approdo, avvenuto intorno alle 8, hanno deciso di utilizzare la sosta di mezza giornata per visitare il Castello, le chiese e il centro cittadino. Solo 300 hanno partecipato alle escursioni già organizzate a Taormina e Tindari. Accolti a molo Marullo - dopo un breve collegamento a mezzo bus dal punto di approdo messo a disposizione dall'**Autorità portuale** - con la consueta disponibilità dalle guide turistiche milazzesi, dai volontari, dai ragazzi delle scuole superiori (Istituto Impallomeni e Istituto Tecnico Da Vinci), i turisti sono stati guidati verso il Borgo, il Castello e, alcuni anche alla scoperta del Capo Milazzo. Molto affollati come sempre bar e ritrovi cittadini, un po' meno i negozi.

L'assessore al Turismo, Piera Trimboli, assieme al presidente della Pro Loco, Nat Minutoli, ha consegnato nel corso di una visita al comandante Giovanni Cosini un dono di benvenuto.

«È andata come auspicavamo - ha detto l'assessore Trimboli - e i crocieristi alla fine hanno scelto di scoprire la nostra città. Una città veramente piena di turisti oltre ad essere di impatto dal punto di vista dell'immagine, consente di accrescere quella cultura turistica che è fondamentale per vincere questa scommessa. Stavolta, fra l'altro anche una troupe di Costa Crociere ha voluto visitare i luoghi più caratteristici della città. Effettuando delle riprese in maniera tale da inserire i video in spot e pianificare altre date di sosta nella nostra città».

Anche il secondo lungo ponte regala sorrisi

Turismo, partenza col botto alle Eolie La stagione promette magnifiche sorti

Presenze record anche per l' approdo di due navida crociera. Soddisfatti i titolari di strutture ricettive

Salvatore Sarpi lipari Regala sorrisi agli imprenditori turistici eoliani il "ponte" del primo maggio. È stato, infatti, decisamente positivo l' afflusso turistico in quello che può essere considerato il secondo appuntamento d' apertura della stagione, dopo il lungo weekend del 25 aprile.

E adesso, con ottimismo si guarda al lungo fine settimana dell' uno e due giugno, festa della Repubblica.

La "parte del leone" l' hanno fatta gli escursionisti che hanno preso d' assalto le aree panoramiche e paesaggistiche delle varie isole, così come i crateri di Vulcano e Stromboli. Discreto riscontro anche per le escursioni in barca dove quella "più gettonata" è stata, come sempre, d' altronde, quella notturna a Stromboli.

Escursione che consente, dal tratto di mare antistante la sciera del fuoco, di assistere allo spettacolo rappresentato dalle esplosioni dal cratere.

Gran pienone, in particolare il primo maggio, al Museo "Bernabò Brea" e più in generale nell' intera area archeologica del castello di Lipari. Non è mancato il malcontento tra coloro che hanno raggiunto il parco archeologico di contrada Diana e hanno trovato i preziosi reperti praticamente seppelliti dalle erbacce.

Ad incrementare il movimento nelle strade di Lipari hanno contribuito i croceristi sbarcati da due navi che hanno fatto tappa nell' isola. Un po' in tutte le isole e nelle diverse frazioni non è mancato l' appuntamento con la tradizione. Per festeggiare San Giuseppe lavoratore è stato preparato e distribuito ai presenti il classico "quadaro", una miscela di legumi vari, in alcuni posti abbinato alla pasta e ai dolci, cucinato rigorosamente secondo ricette classiche. Le condizioni meteo favorevoli, ed un sole caldissimo che il primo maggio ha imperato nelle isole, hanno spinto tante persone in riva al mare, con i più "audaci" che si sono concessi il primo bagno della stagione. Insomma, dopo Pasqua, un altro ottimo segnale, confermato dai passaggi sui mezzi di linea che hanno viaggiato sempre pieni sino a ieri mattina, che lascia ben sperare in vista della stagione turistica estiva.

- segue

E a proposito di turismo dobbiamo sottolineare come ieri il consiglio comunale di Lipari ha chiarito una delle anomalie che erano presenti all' interno del regolamento del ticket di sbarco e che aveva forti perplessità e proteste: lo ha fatto attraverso un ordine del giorno "esplicativo". In pratica i turisti che soggiornano in una delle sei isole del Comune di Lipari e che si muovono, nell' arco della giornata, all' interno di questo territorio comunale o verso Milazzo e Messina, non dovranno ripagare il balzello già versato all' atto dell' imbarco originario. Unico obbligo bisognerà alla partenza per l' escursione, o per il viaggio verso Milazzo e Messina, farsi emettere un biglietto di andata e ritorno. In precedenza il regolamento prevedeva il pagamento per ogni spostamento. Dovrà pagare il ticket, invece, chi soggiorna a Salina e si sposta nel territorio del Comune di Lipari e chi dal territorio comunale liparese raggiunge l' isola verde. Questi ultimi non pagheranno il ticket al ritorno nelle isole del Comune di Lipari, a patto che rientrino in giornata. Il prossimo anno anche questa "anomalia" dovrebbe essere superata. L' idea è quella di un ticket di sbarco che consenta di muoversi in tutte le isole, indipendentemente dal fatto se la "residenza" del turista siano le sei isole del Comune di Lipari o Salina.

Gli elaborati del Parco storico-naturalistico, obiettivo centrale del Patto per la Falce, verranno ultimati al più presto dalla Soprintendenza

Real Cittadella, il progetto diventa realtà

Micali: il rinnovato Centro d'Arte contemporanea sarà uno dei due poli del "Miglio blu di Messina"

Alessandro Tumino Progetto del Parco storico-naturalistico della Real Cittadella: "ora o mai più", e ora è il 2017.

Perché da oggi alla fine dell'anno, tutte le circostanze favorevoli potranno e dovranno essere fatte valere, per il Centro d'Arte contemporanea del Mediterraneo. È tornato in gioco il principale progetto che nel 2016 ha ispirato il Patto per la Falce. Per questo lavorano la Soprintendenza e l'assessorato regionale ai Beni culturali, guidati da due messinesi quali l'avv. Carlo Vermiglio e l'arch. Orazio Micali, come messinesi sono l'assessore regionale all'Ambiente, Croce, e il presidente dell'Ars, Ardizzone. Il Patto è per tutti un incoraggiamento, dopo 20 anni durante i quali la lite tra la Regione e lo Stato ha tenuto il campo, paralizzando tutto e impedendo la soluzione del fallimento del primo tentativo di bonifica dei terreni, proprio quelli della Real Cittadella, tra il 2006 e il 2007.

Di tutto questo e del futuro "Parco storico-naturalistico", abbiamo parlato, ieri, con Vermiglio e Micali.

- Soprintendente, cosa resta del passato, premessa per costruire il futuro?

«Anzitutto una cosa. Fu grazie alla Soprintendenza che l'inceneritore, adesso demolito, venne sequestrato alla fine degli anni 90. Rilevammo, infatti, che il progetto di dotarlo di nuovi nastri era sprovvisto del parere dell'assessorato regionale ai Beni culturali, e allora intervenne il ministro Bianco che ne ordinò la demolizione al commissario regionale per l'emergenza rifiuti, che era il presidente della Regione Leanza, e che ordinò proprio a noi di redigere entro 60 giorni il progetto di smontaggio. Io stesso, nel 2000, lo portai in commissione a Palermo. Quel progetto finì lì, fino ad essere in parte riutilizzato nella recente demolizione» - Nel decennio scorso la perdita di 11 milioni di euro.

Come poté avvenire?

«Grazie al complemento di programmazione del Por 2000-2006 Messina ottenne 11 milioni e 100.000 euro in virtù del nostro progetto che divenne definitivo nel 2003 ma che non venne mai approvato in via

Gazzetta del Sud

amministrativa dal Dipartimento regionale. Quello stesso finanziamento dovette poi essere attribuito, quasi a furor di popolo, anche a due progetti di Catania e Palermo. Messina però... perdette i fondi anche se riuscimmo a spendere 400.000 euro per i saggi ipogei in relazione all' inquinamento di alcune aree critiche interessate dal progetto. Purtroppo tutto finì per l' interruzione della bonifica comunale, perché i costi di smaltimento dei rifiuti speciali risultarono maggiori di quelli preventivati. I problemi non furono risolti per i noti conflitti».

- In che modo si passa dal progetto Cdac (1997-2003) al futuro Parco storico-naturalistico della Real Cittadella? Lei era progettista.

«Ero il progettista del Cdac insieme all' arch. Gianfranco Anastasio e alla dott. Caterina Di Giacomo. Ricordo, progettazione a parte, gli accordi stretti con i vertici del Darc, il dipartimento d' Arte contemporanea del Ministero, le sinergie già messe in campo con il Castello di Rivoli e con la Venaria Reale di Torino. Erano gli anni in cui, dopo la legge del 1999 il Ministero della Cultura spingeva per i Cdvac, i Centri di Valutazione dell' Arte contemporanea. Oggi, rispetto a 20 anni fa, il mondo dell' arte contemporanea è del tutto mutato ed offre scenari allora impensabili, anche nell' ottica del suo inserimento nella vita di tutti i giorni. Faccio un esempio: le navi musealizzate dall' Arte underground nella Metropolitana di Napoli. Ma, nonostante tutto questo, la continuità d' impostazione resta fondamentale. L' idea rimane quello di un grande spazio flessibile a disposizione dei laboratori dell' Arte contemporanea, incastonato tra i bastioni Santo Stefano, San Carlo, Santa Teresa, il Rivellino, la Porta Grazia ricollocata da piazza Casa Pia nella Falce, l' area Ex Cassaro».

- A che punto è la progettazione, potete dare un termine per il traguardo?

«Abbiamo ampliato il gruppo per aumentare al massimo la produttività. Si cercherà di farlo approvare entro l' anno tramite l' apposita conferenza dei servizi. È confortante che il progetto sia rientrato tra quelli ammessi a finanziamento all' interno del Patto per la Sicilia, e che sarà quindi finanziato con 14 milioni di euro, ma ancor più importante è stata la scelta di farne uno dei due poli del piano del "Miglio blu" di Messina, l' altro sarà quello della nuova Cittadella della Cultura all' ex Margherita, a fianco del Museo regionale, per cui il finanziamento previsto è di 42 milioni. Quest' ultimo progetto è nella sua fase iniziale, quello della Real Cittadella è sicuramente molto avanti. Ed essenziale sarà anche, dopo l' approvazione del nuovo Prg del porto, l' apposito accordo con l' **Autorità portuale** sulla destinazione delle aree e lo sviluppo del modello di gestione»

Porti: a Trapani gruppo di sei navi antimine della Nato

Servono a rimuovere ed eliminare ordigni bellici



(ANSA) - PALERMO, 2 MAG - Ripartiranno oggi dal porto di Trapani le sei navi appartenenti allo Standing Nato Mine Countermeasures Group 2 che hanno effettuato una sosta tecnica nello scalo trapanese. Si tratta di cinque cacciamine - unità adibite alla scoperta, rimozione ed eliminazione di ordigni bellici - appartenenti, in questo caso, a Germania, Turchia (due unità) e Spagna e di una fregata della Marina militare della Polonia a bordo della quale si trova il comandante della formazione Aleksander Urbanowicz.

Dopo aver attraccato al molo lungo via Ammiraglio Staiti, le unità navali si sono poi spostate al molo Ronciglio. Lo standing Nato Mine Countermeasures Group 2 è uno dei due gruppi navali di "contromisure mine" della Nato.

SPAGNA

Algeciras, nel trimestre traffici in calo dell'8,2%

GENOVA. Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto spagnolo di Algeciras ha segnato un calo del 15,7% essendo ammontato a 7,8 milioni di tonnellate rispetto a 9,3 milioni di tonnellate nel marzo 2016. Le merci varie sono diminuite del 20,0% a 5 milioni di tonnellate, di cui meno di 4,2 milioni di tonnellate di merci in container (-23,9%). Flessione meno accentuata per il comparto rinfuse, con i carichi liquidi che sono scesi del 3,3% a 2,3 milioni di tonnellate e quelli solidi che hanno totalizzato 61mila tonnellate (-1,6%). Nel primo trimestre del 2017 il porto spagnolo ha movimentato complessivamente 23,7 milioni di tonnellate di merci, con una contrazione dell'8,2% sui primi tre mesi dello scorso anno. Le merci varie sono diminuite del 10,9% a 15 milioni di tonnellate, di cui 12,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-13,1%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 998.328 teu (-14,2%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 6,9 milioni di tonnellate (+2,7%) e le rinfuse solide a 439mila tonnellate (-15,5%). Intanto, con l'avvio dei servizi delle nuove alleanze, la flotta mondiale portacontainer inattiva è scesa nei giorni scorsi a 204 navi per una capacità di 695.900 teu, pari a 52 navi per 271.400 teu in meno rispetto a due settimane fa.

OLANDA



Il porto di Rotterdam

Rotterdam, bene i container (+8,8%) nel trimestre

GENOVA. Nel primo trimestre del 2017 il porto di Rotterdam ha visto aumentare i propri volumi del 2% rispetto allo stesso trimestre dell'anno scorso. Nel settore container invece la crescita è stata più sensibile (+8,8% in termini di teu e +10,8% per tonnellate). Gli olii minerali e le altre rinfuse liquide sono calate e il totale della merce movimentata dallo scalo olandese è stato pari a 119,3 milioni. Nel settore dry bulk i volumi sono rimasti sostanzialmente stabili: il minerale

ferroso ha segnato +0,5% (7,9 milioni di tonnellate) e il carbone ha totalizzato un incremento dell'1,5% a 8 milioni di tonnellate. L'Agribulk è salito del 14% a quasi 3 milioni di tonnellate. I contenitori nel trimestre sono saliti a 3,3 milioni di teu (+8,8%). Maasvlakte 2 è in piena operatività ed ha attirato traffico transhipment che era finite in altri porti nel corso del 2015/2016: non è un caso che i volumi del feeder siano saliti del 22,4% a 5,9 milioni di teu.

Il porto di Shanghai congestionato dal traffico

SHANGAI- Secondo un annuncio rilasciato da Shanghai International Port Group il porto di Shanghai sarebbe fortemente congestionato a causa dei volumi di traffico più elevati del solito. La congestione, iniziata nel mese di aprile non si sarebbe ancora conclusa. Nel mese scorso infatti il tempo medio di attesa in banchina per le navi si è triplicato passando in poche settimane dal 6,2% al 18,2% di ore in più, generando anche l'attesa di oltre 100 navi portacontainer fuori del porto. Le motivazioni sono da ricercare nell'incremento di traffico di portacontainer generato dal gruppo Ocean Alliance. La Port Authority ha annunciato le modifiche delle operazioni ai terminal ma ad oggi non è possibile prevedere quando sarà possibile ripristinare la normalità delle operazioni.

RITARDI CRESCIUTI DEL 40%

Mega alliance mandano in tilt il porto di Shanghai

Reindirizzate su altri terminal le navi delle principali linee

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Pronti, via: dal primo aprile sono partite le prime navi delle nuove mega-alleanze fra compagnie di linea (Ocean e The, che vanno ad aggiungersi a 2M) e si conta già la prima vittima sul campo dei picchi di lavoro che la concentrazione dei traffici comporta. Il porto cinese di Shanghai è infatti andato in congestione, complice anche una fitta nebbia. Secondo gli esperti i rallentamenti nello scalo dureranno fino a metà maggio. Le navi dei servizi delle "alleanze" cominceranno ad arrivare in Italia in questo mese, ma per il momento i terminalisti non sono preoccupati che l'effetto-Shanghai possa ripetersi anche da noi. «Segnalazioni - spiega Luigi Robba, direttore di Assiterminal - non ce ne sono arrivate. La questione non è all'ordine del giorno e non mi sembra che ci sia preoccupazione. Non escludo però che in un futuro possa diventare una questione da affrontare».

Il tempo medio di ritardo accumulato dalle portacontai-

ner nel porto di Shanghai è cresciuto del 40 per cento nel corso del mese di aprile, fino a 53 ore, secondo un'analisi di CargoSmart. Secondo il direttore per la Cina settentrionale e centrale di Db Shenker, Jørgen Hoppe, i ritardi dureranno almeno fino a metà maggio. Secondo Hoppe, tre fattori stanno provocando i ritardi: il protrarsi delle conseguenze del fallimento di Hanjin, con container ancora da smaltire che occupano spazio portuale; la cattiva gestione delle aree a Yangshan, l'area del porto di Shanghai dove si stanno verificando i maggiori ritardi e dove per contro un terminal sarebbe sottoutilizzato; i cambiamenti operativi imposti ai terminal dai servizi delle nuove alleanze Ocean Alliance e The Alliance, oltre all'ingresso delle navi di Hyundai Merchant Marine in 2M. Le rotte più colpite, anche se non le uniche, sono quelle transpacifiche, quella fra Asia e Australia e quelle fra Asia e Europa. Il rallentamento dell'attività sta provocando la crescita del tempo di attesa in rada. Attualmente sono centinaia le

portacontainer in coda all'esterno del porto. Alcune navi hanno deciso di cambiare destinazione, come confermato dallo Shanghai international port group (Sipg), che è la società statale che gestisce i terminal pubblici dello scalo cinese. Container attesi in aprile o in maggio nei terminal Shendong e Guandong dello scalo di Yangshan sono stati reindirizzati in altri terminal di Shanghai, in particolare Hudong, Pudong e Waigaoqiao. La stessa Sipg ha attribuito la scelta allo «squilibrio nei volumi di attività delle principali rotte di trasporto marittimo di container, in seguito alla riorganizzazione delle maggiori alleanze». Dal 2010 il porto di Shanghai è diventato primo al mondo per movimentazione di container, un volume che ha raggiunto i 37,1 milioni di teu all'anno. La crescita ha provocato problemi di scarsa capacità che la concentrazione dei servizi delle Alliance sta accentuando. «Stiamo lavorando a stretto contatto con i porti cinesi - ha detto nei giorni scorsi un portavoce della

compagnia danese Maersk - per affrontare tutte le sfide operative e siamo riusciti a mantenere un dialogo molto costruttivo con i nostri partner terminalistici».

Dallo scorso primo aprile sono diventate operative le nuove alleanze fra vettori che hanno ridisegnato la mappa dello shipping mondiale, concentrando su tre poli l'80 per cento della capacità di stiva internazionale. Alla 2M, che opera già da qualche anno con la partecipazione di Maersk e Msc a cui si è adesso aggiunta Hyundai, si sono affiancate due nuove realtà.

La prima è Ocean Alliance, che riunisce Cma-Cgm, China Cosco, Evergreen e Ooel e rappresenta il 26 per cento della flotta mondiale con 5,5 milioni di teu di capacità.

La seconda è The Alliance, all'interno della quale collaborano Hapag Lloyd, Yang Ming e le tre giapponesi Mol, K-Line e Nyk, che insieme gestiscono il 16 per cento della stiva mondiale.

Le compagnie giapponesi uniranno le proprie attività portacontainer in un unico soggetto.

Logistica

PSA, CRESCONO I VOLUMI IN INDIA E MEDIO ORIENTE

SINGAPORE. Psa ottiene un aumento di volumi nei terminal del Medio Oriente e del subcontinente indiano. I risultati ottenuti dal Chennai International Terminal hanno registrato un aumento del 22% anno su anno con un volume pari a 815 mila teu. Il Bharat Kolkata Terminal ha segnato un incremento del 13,6% e il Tuticorin Container Terminal è arrivato a movimentare 540 mila teu nel 2017. La posizione di Psa si rafforzerà quando sarà completato il Bharat Mumbai Container Terminal alla fine del 2017.

SUD-EST ASIATICO



Il porto vietnamita di Cai Mep Thi Vai

Cina, il Vietnam è il primo partner commerciale

HANOI. Il Vietnam è diventato il maggiore partner commerciale della Repubblica Popolare Cinese nell'area Asean (paesi del sud-est asiatico) nel 2016. Secondo Vov, il quotidiano di Stato vietnamita, quest'anno il valore degli scambi fra i due Paesi raggiungerà 100 miliardi di dollari. Per il numero due dell'Agenzia del commercio del Ministero dell'Industria, Do Kim Lang, «esistono ampi margini per un ulteriore incremento dei legami com-

merciali».

Il governo vietnamita ha messo in opera parecchi sforzi per migliorare il clima del business e degli investimenti interni e esteri, di cui ha specialmente beneficiato la Cina. I dati diffusi dal Dipartimento generale delle Dogane del Vietnam segnano una crescita dell'8% per gli scambi commerciali nel 2016, a 71,9 miliardi di dollari. La Cina è fra i maggiori investitori, con 1.615 progetti valutati in 11,1 miliardi di dollari.

IL SONDAGGIO DI MENON E DNV-GL TAGLIA FUORI IL MEDITERRANEO

Singapore è la capitale dello shipping

Vettosi: «Classifica campanilistica, Genova meriterebbe di essere fra le prime 20»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Singapore è la capitale mondiale dello shipping 2016. Lo rivela un sondaggio realizzato dal gruppo norvegese di analisti economici Menon, in collaborazione con la società di classifica Dnv-Gl, fra 250 esperti del settore di tutto il mondo. La città-Stato asiatica precede Amburgo, Oslo, Shanghai e Londra. Rispetto al 2014, Londra è in calo mentre nelle retrovie sta salendo Dubai, principale centro dello shipping del Medio Oriente. La classifica complessiva somma i risultati ottenuti dalle diverse città in cinque classifiche parziali che misurano l'importanza rispettivamente come centro dello shipping (cioè sede di flotte e di quartieri generali di compagnie marittime), finanza e giurisprudenza marittima (assicurazioni, banche, quotazioni in Borsa, numero di esperti legali), tecnologia

marittima (dove si prendono in considerazione elementi come l'attività di cantieri navali e società di classifica), porti e logistica (incide la movimentazione di tonnellaggio, teu, croceristi), attrattiva e competitività (in termini di leggi favorevoli, ma anche di atterraggiamento da parte delle amministrazioni pubbliche favorevole alle imprese che le rispettano e non a quelle che non le rispettano).

La classifica è stata stilata proponendo agli intervistati una lista di 30 centri mondiali dello shipping, che sarebbero stati selezionati in base a criteri oggettivi come i principali del pianeta. Quello che sorprende è che fra le trenta città fra cui si poteva scegliere non ne sia presente nessuna italiana e neanche del Mediterraneo occidentale. È come un buco nero in questa mappa dello shipping che si concentra soprattutto su Europa settentrionale (7 presenze) e Far East (10 presen-

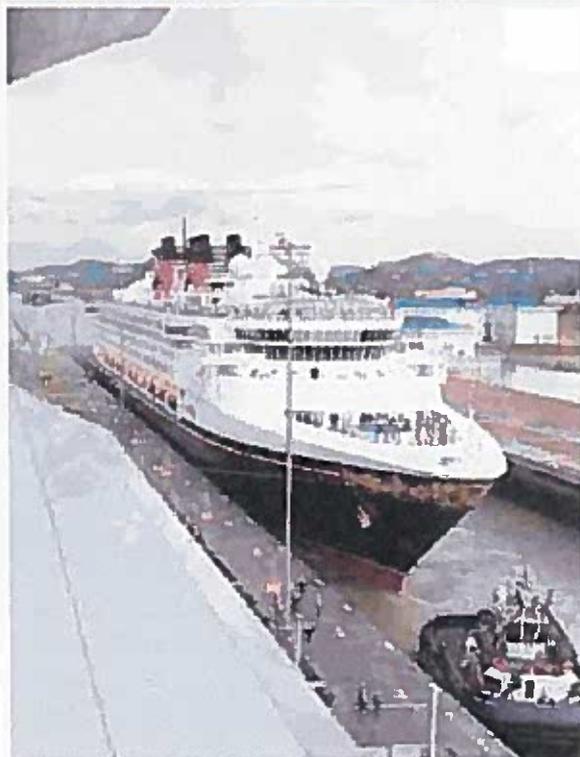
ze), ma non trascura America settentrionale (4) e Mediterraneo orientale (3). Questo significa che l'Italia, nonostante la sua intensa attività marittima, non ha nessun peso nel mondo dello shipping a livello internazionale? «Se parliamo di logistica - replica Fabrizio Vettosi, managing director della società Venice shipping and logistics - non si può trascurare il Mediterraneo. L'Italia è il centro marittimo più importante del Mediterraneo per tonnellate movimentate e il terzo in Europa. Genova è una capitale dello shipping, la metterei certamente fra le prime 20. Ospita, ad esempio, due fra i più importanti shipbroker del mondo, come P.L. Ferrari e Cambiaso e Rizzo, che hanno una quota di mercato in Grecia del 25 per cento. C'è molto campanilismo nordico in questa classifica».

Anche per quanto riguarda le prime posizioni Vettosi è perplesso: «Se devo trovare delle capitali, ne indicherei 4:

Amburgo, Londra, Atene e Singapore. Oslo è un centro regionale, grande soltanto perché è grande quel mercato. Atene per contro (che compare come terza fra i centri dello shipping, ma è dodicesima nella classifica complessiva, ndr) ha tutto: servizi, logistica, studi legali, società di assicurazione».

I ricercatori di Menon sottolineano la crescente importanza della Cina nell'industria marittima, «evidente per il fatto che Shanghai è salita dal quinto al quarto posto fra le capitali marittime più importanti» e fra cinque anni potrebbe essere seconda. Ma in futuro un ruolo decisivo come catalizzatore delle attività dello shipping sarà lo sviluppo digitale: «La digitalizzazione probabilmente disgregherà l'industria marittima nei prossimi anni. Gli esperti marittimi prevedono che Singapore, Oslo, Copenhagen e Londra siano le città meglio preparate per la trasformazione digitale del settore».

Nave da crociera Disney



CANALE DI PANAMA IN FESTA PER IL TRANSITO DELLA "WONDER"

PANAMA. La "Disney Wonder" della compagnia di navigazione Disney Cruise Line è stata la prima unità dedicata al trasporto passeggeri ad attraversare il Canale di Panama dopo i lavori di allargamento dell'infrastruttura: tra il 2017 e il 2018 effettueranno il passaggio tra Oceani altre 17 navi da crociera. Il transito della "Wonder" rappresenta una pietra miliare nella storia della navigazione: come per il traffico mercantile, il Canale allargato, operativo dallo scorso anno, offre alle compagnie del settore crociere la possibilità di sfruttare il passaggio con navi più grandi.