



Dai Porti:

Genova:

"...Msc, da record a Genova..." (Ansa, Informazioni Marittime)

La Spezia:

"...Di Sarcina sarà Segretario Generale AdSP.."

(Corriere Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Santo Stefano sportello doganale.."

(Ferpress, Corriere Marittimo, L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Corsini oggi dal sindaco..."

(Il Tirreno, La Nazione LI)

Piombino:

"...Aferpi caduto un importante macchinario..." (La Nazione LI)

Napoli:

"...Capitale del Gas naturale..." (Il Nautilus)

Brindisi:

"...Rollo in corsa per il comitato..."(Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Più Passeggeri e crocieristi..."(Nuovo Quotidiano di Puglia)

Cagliari:

"...Tema G7-Trasporti..." (Il Nautilus)

Messina:

"...Trasporti e infrastrutture inadeguate..." (Tempo Stretto, Stretto Web, Gazzetta del Sud, La Sicilia)

"...La Regione consegna le aree all'Autority..."(La Gazzetta del sud)

"...Milazzo accoglie e crocieristi..."(La Gazzetta del sud)

"...Chiuderano gli svincoli di Bocchetta e Tremestieri..."

(La Gazzetta del sud)

Catania:

"...Comuni Amici organizza accoglienza..."(Ansa, La Sicilia, Andkronos)

Palermo:

"...In crociera tutto l'anno..."(Palermo Today, Centonove.it)

Altre notizie dai Porti Italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Crociere: Msc, aprile e inizio maggio da record a Genova

Ventidue navi e 83 mila passeggeri: +27% rispetto al 2016



(ANSA) - GENOVA, 03 MAG - Da aprile al primo maggio Msc crociere ha movimentato a Genova oltre 83 mila passeggeri con 22 navi. Numeri record e una conferma dello scalo ligure come il primo porto passeggeri per la compagnia. Nel dettaglio, durante le vacanze di Pasqua sono arrivati in città 33 mila crocieristi, altri 25 mila nel solo ponte del 25 aprile e altrettanti in quello del Primo maggio (con sei navi). In totale il 27% in più rispetto allo stesso periodo del 2016. Complessivamente nel 2017 Msc crociere porterà a Genova 885 mila crocieristi con 178 toccate. "Parlare di crociere durante tutto l'anno alcuni anni fa sembrava assurdo, oggi invece a Genova è una realtà - commenta Leonardo Massa, country manager Italia di Msc crociere -. Ci siamo impegnati per essere presenti in città 12 mesi l'anno ed è una sfida che assieme siamo riusciti a vincere".

Informazioni Marittime

Genova da record per Msc Crociere



Genova si conferma l'hub strategico di Msc Crociere per il Mediterraneo. Ad aprile e fino al 1 maggio sono infatti stati movimentati oltre 83mila passeggeri dalle 22 navi presenti nello scalo ligure che, da sempre, rappresenta per la compagnia il primo porto in termini di movimentazione passeggeri.

Nel dettaglio: durante le vacanze di Pasqua sono giunti in città 33 mila passeggeri, per il solo ponte del 25 Aprile i passeggeri sono stati 25mila (con 5 navi in 4 giorni) e nel ponte del Primo maggio sono arrivate 6 navi da crociera con oltre 25.5mila passeggeri per un totale da record di oltre 83mila passeggeri, +27% rispetto allo stesso periodo del 2016.

Msc Crociere, la più grande Compagnia crocieristica a capitale privato e leader di mercato in Europa, Sud America e Sud Africa, nel 2017 porterà a Genova 885mila crocieristi con 178 toccate. Numeri importanti, possibili grazie all'efficienza dei servizi che in questi anni il territorio e le istituzioni hanno saputo mettere a disposizione del crocierista e della nave.

"I numeri testimoniano il nostro impegno verso il porto e la città - dice Leonardo Massa, Country Manager Italia di Msc Crociere -, abbiamo creduto in questo connubio e Genova per noi si conferma un punto di riferimento strategico in Italia e nel Mediterraneo. Parlare di crociere durante tutto l'anno alcuni anni fa era un'assurdità, oggi invece a Genova è una realtà; ci siamo impegnati per essere presenti in città 12 mesi l'anno, questa è una sfida che assieme siamo riusciti a vincere".

La presenza del Gruppo Msc nello scalo ligure è possibile anche grazie al forte legame della compagnia con il territorio regionale, non solo genovese. L'offerta di Msc Crociere infatti coinvolge infatti ben 183 aziende liguri oltre ad una significativa presenza nel centro del capoluogo dove presso le Torri Msc - nuova sede operativa italiana del Gruppo - hanno sede Italcatering, Grandi Navi Veloci, l'agenzia di shipping Le navi e Msc Crociere stessa per un totale di oltre 600 dipendenti.

Corriere Marittimo

Di Sarcina sarà segretario generale a La Spezia e Marina di Carrara

La Spezia - La riunione del prossimo Comitato di gestione dell'Adsp dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, fissata per l'8 maggio, vedrà la nomina di **Francesco Di Sarcina** in qualità di segretario generale dell'Authority. Di Sarcina ricopriva la stessa carica nel porto di Messina. La Regione Toscana ha inoltre indicato Enrico Becattini come proprio membro nel Comitato di gestione, che pertanto entrerà a far parte dell'Organo di gestione dell'Authority con la prossima riunione in calendario.

- segue

integrazione. Laghezza ha rilanciato il concetto di “laboratorio”, sottolineando l'esigenza che il territorio e la comunità locale siano beneficiari delle ricadute di un traffico che non può essere solo di transito veloce delle merci. Fontana ha sottolineato come la denominazione complessa delle nuove Autorità portuali di sistema (inclusa quella del Mar Ligure Orientale) siano improponibili dal punto di vista del marketing internazionale, lanciando l'idea di un concorso di idee per dare un nome alle nuove Autorità. Il confronto a La Spezia ha consentito la focalizzazione anche su aspetti specifici. **Stefano Zunarelli**, docente all'Università di Bologna e fra i maggiori esperti amministrativi del settore trasporti, ha lanciato la sua provocazione: considerando che, anche per una grande area logistica, la strada di una Zes (Zona economica speciale) non è probabilmente percorribile, esistono due alternative: l'Italia potrebbe chiedere come sistema paese all'Unione Europea l'autorizzazione a una Zes collettiva per i suoi sistemi portuali, a causa della perdurante crisi economica del paese. Oppure, in ogni caso, procedere a una operazione di “lima” e aggiustamento in sede locale delle normative per rendere queste aree logistiche più convenienti per investitori internazionali.

Luigi Merlo, già consulente del ministro e oggi direttore relazioni istituzionali MSC per l'Italia, ha confermato l'impegno del gruppo di Gianluigi Aponte sul porto di La Spezia: 747.000 container entro quest'anno pari al 57% del traffico complessivo del porto di La Spezia.

Per **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti, La Spezia ha già dimostrato in passato di essere in grado di “inventare” formule nuove per lo sviluppo e anche oggi ha tutte le potenzialità, anche attraverso la sua community, per affrontare e vincere questa sfida. Nel corso del convegno è stato presentato dall'Autorità portuale di sistema anche il progetto di sviluppo e di compatibilità ambientale e architettonica del nuovo polo logistico di Santo Stefano di Magra, progetto redatto dal Dad dell'Università di Genova (**Carlo Alberto Cozzani e Massimiliano Giberti**).

La Spezia, il segretario arriva da Messina

Di Sarcina affiancherà Roncallo alla guida del porto. E Msc vuole contare di più sui terminal

LA SPEZIA. Questa volta La Spezia batte sul tempo Genova e Savona, unificate dopo la riforma dei porti. Sarà infatti l' Authority guidata da Carla Roncallo - che comprende anche lo scalo di Marina di Carrara - il primo porto ligure a nominare un nuovo segretario generale.

Il nome è quello di Francesco Di Sarcina, numero due dello scalo di Messina, che assumerà l' incarico a partire dall' 8 maggio. La notizia, appresa dal Secolo XIX/The MediTelegraph, è trapelata ieri a margine del convegno che si è tenuto nella sede dell' Autorità portuale dal titolo "Obiettivo: hub logistico". C' è di più: la Regione Toscana ha indicato il proprio membro nel board portuale, facendo il nome di Enrico Becattini, che andrà a completare la squadra dell' Authority.

Ma per il porto ligure le novità potrebbero non essere finite qui. Secondo fonti vicine al dossier, Carla Roncallo avrebbe incontrato il numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, lo scorso primo maggio a Ginevra. Al summit i due avrebbero parlato dei progetti che riguardano lo sviluppo dello scalo ligure da qui ai prossimi anni. Nuovi scenari nei quali il

gruppo ginevrino potrebbe assumere sempre più un ruolo da protagonista, soprattutto per quanto riguarda il comparto contenitori. Secondo indiscrezioni raccolte nella comunità portuale spezzina, esisterebbe un interessamento della società ginevri nei confronti del terminal Lsct (La Spezia Container Terminal). Al momento, a gestire le banchine spezzine, è il gruppo Contship che ha in mano il 60% delle quote societarie del terminal, mentre Msc è socio di minoranza con il 40%. Un possibile nuovo in vestimento da parte della famiglia Aponte potrebbe portare Msc ad avere il controllo del terminal come socio di maggioranza oppure come unico soggetto presente in banchina qualora da parte di Contship venisse fatto un passo indietro. Va ricordato, tuttavia, che Contship ha sempre smentito con fermezza le voci di vendita.

All' evento in Authority hanno preso parte diversi operatori della Spezia, tra cui Alessandro Laghezza e Giorgia Bucchioni. L' ex presidente del porto di Genova Luigi Merlo - già consulente del ministro e oggi direttore relazioni istituzionali Msc per l' Italia - ha confermato l' impegno del gruppo di Aponte in città con 747 mila container entro quest' anno pari al 57% del traffico complessivo del porto. Per Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, La Spezia ha già dimostrato in passato di essere in grado di inventare formule nuove per lo sviluppo del comparto marittimo e anche oggi «ha tutte le potenzialità per affrontare e vincere questa sfida». Durante l' incontro, in occasione del quale è intervenuto anche Ivano Russo, braccio destro del ministro Delrio, la presidente Roncallo ha parlato dell' integrazione tra i porti della Spezia e Marina di Carrara come «un' ottima opportunità, anche se ci vorrà un po' di tempo per realizzarla completamente. Rimango tuttavia convinta che la strada imboccata sia quella giusta». È stato poi presentato il progetto di sviluppo del nuovo polo logistico di Santo Stefano di Magra che ha il doppio obiettivo di potenziare il retroporto spezzino e creare a pochi chilometri dalle banchine un hub logistico in grado di sostenere una futura crescita del traffico merci.

Porti: Santo Stefano sportello doganale per Spezia e Carrara

Roncallo, retroporto a disposizione di entrambi gli scali



(ANSA) - LA SPEZIA, 3 MAG - Il retroporto di Santo Stefano Magra come perno tra gli scali di Spezia e Marina di Carrara, uniti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: è questo il cuore del convegno 'Obiettivo hub logistico' svolto a Spezia.

"Abbiamo organizzato questo incontro con spedizionieri e agenti marittimi per parlare di Santo Stefano Magra - ha spiegato la presidente dell'Authority Carla Roncallo -, un retroporto che vorremmo razionalizzare nelle sue funzioni e vederlo a servizio di entrambi gli scali. Per fare questo abbiamo accentrato i controlli doganali in queste aree".

Nell'area, 70 mila metri quadrati, c'è un centro unico dei servizi per il porto spezzino con uno scanner 3D per le merci.

Con la riforma dei porti Santo Stefano dovrebbe trasformarsi in uno sportello unico doganale dei controlli. "Questo sistema può diventare un avamposto per l'applicazione della riforma - ha detto il dirigente del gabinetto del ministro Delrio Ivano Russo -, La Spezia è sempre stata un laboratorio portuale nazionale.

Ci vorrà tempo per vedere tutti gli effetti della riforma". Per Santo Stefano anche un progetto commissionato all'Università di Genova, un masterplan che vede un minore impatto della banchina retroportuale sulla zona circostante, con una cintura verde e zone sportive e una logistic house costruita con container, prima architettura del tipo in Italia. "Ci candidiamo ad essere qualcosa di più che un retroporto - ha detto la sindaco di Santo Stefano Paola Sisti -. Per questo ho lanciato l'appello per diventare una Zona Economica Speciale". "Speriamo che questa - ha detto il sindaco della Spezia Massimo Federici - sia l'occasione per ridare forza al tema della Pontremolese e che aiuti a superare le rigidità normative che riguardano i confini amministrativi che non hanno senso nelle dinamiche economiche.

Come può una camera di commercio come la nostra essere unificata con Savona e Imperia? Avrebbe più senso con Carrara". Tra i temi gigantismo navale, snellimento della burocrazia, comunità portuale. "In futuro avremo navi da 7 mila container. In atto una rivoluzione del mercato internazionale, dobbiamo essere pronti se il porto spezzino vuole arrivare a movimentare 2 milioni di container nel giro di tre anni" ha detto Franco Nicola Cupolo (Contship).

Obiettivo hub logistico: parte da La Spezia e Marina di Carrara la prima reale integrazione logistica

(FERPRESS) – La Spezia, 3 MAG – Se fosse una fusione per semplici motivazioni di fini amministrativi sarebbe un assurdo. Se invece qualcuno avesse nella testa modalità e tempi per un reale coordinamento lo dica. Il primo convegno sulla riforma portuale, svoltosi oggi a La Spezia, e chiamato a focalizzare l'attenzione sulla integrazione fra i porti di La Spezia e di Marina di Carrara, si è chiuso con un grande interrogativo, ma anche con un auspicio condiviso da operatori e istituzioni: tentiamo di sfruttare questa occasione per realizzare una grande area logistica integrata che comprenda anche Santo Stefano di Magra e che in prospettiva, possa anche beneficiare di regimi particolari per favorire l'insediamento di industrie di trasformazione e di attività legate al trasporto e alla logistica.

Parola d'ordine quindi: trasformare questa riforma dei porti in un'occasione, tutt'altro che facile, per produrre ricchezza e occupazione in un'area che rischia altrimenti di perdere quota, o peggio, di diventare un mero punto di transito delle merci con scarse ricadute sul territorio.

Al punto che Ivano Russo, consulente del ministro Delrio, proprio per la riforma e per il piano della logistica e dei porti, ha definito l'aggregazione fra La Spezia e Marina di Carrara "l'avamposto dell'applicazione corretta della riforma"; rivendicando anche tempi di applicazione del nuovo quadro normativo che si stanno rivelando estremamente più rapidi rispetto al passato.

Il convegno svoltosi oggi a La Spezia dalla Associazione degli agenti marittimi e da quella degli spedizionieri, si è in effetti trasformato in un vero e proprio faccia a faccia alla ricerca di concretezza su dubbi e speranze della riforma.

"Vedo questa integrazione – ha affermato Carla Roncallo, presidente dell'Autorità portuale di sistema – come un'ottima opportunità e non ho dubbi, ma è logico che sia così, che ci vorrà un po' di tempo per realizzarla compiutamente, anche se sono convinta che la strada imboccata sia quella giusta".

Dagli interventi dei presidenti delle due associazioni, Andrea Fontana e Alessandro Laghezza, sono emersi rilievi fondamentali sulle troppe barriere amministrative e burocratiche che impediscono l'attuazione della riforma (competenze doganali, di Camere di Commercio, di riferimenti professionali), così come sulle prospettive concrete di queste integrazioni.

Laghezza ha rilanciato il concetto di "laboratorio", sottolineando l'esigenza che il territorio e la comunità locale siano beneficiari delle ricadute di un traffico che non può essere solo di transito veloce delle merci. Fontana ha sottolineato come la denominazione complessa delle nuove Autorità portuali di sistema (inclusa quella del Mar Ligure Orientale) siano improponibili dal punto di vista del marketing internazionale, lanciando l'idea di un concorso di idee per dare un nome alle nuove Autorità.

Il confronto a La Spezia ha consentito la focalizzazione anche su aspetti specifici.

Stefano Zunarelli, docente all'Università di Bologna e fra i maggiori esperti amministrativi del settore trasporti, ha lanciato la sua provocazione: considerando che, anche per una grande area logistica, la strada di una Zes (Zona economica speciale) non è probabilmente percorribile, esistono due alternative: l'Italia potrebbe chiedere come sistema paese all'Unione Europea l'autorizzazione a una Zes collettiva per i suoi sistemi portuali, a causa della perdurante crisi economica del paese. Oppure, in ogni caso, procedere a una operazione di "lima" e aggiustamento in sede locale delle normative per rendere queste aree logistiche più convenienti per investitori internazionali.

Luigi Merlo, già consulente del ministro e oggi direttore relazioni istituzionali MSC per l'Italia, ha confermato l'impegno del gruppo di Gianluigi Aponte sul porto di La Spezia: 747.000 container entro quest'anno pari al 57% del traffico complessivo del porto di La Spezia.

- segue

Per Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, La Spezia ha già dimostrato in passato di essere in grado di “inventare” formule nuove per lo sviluppo e anche oggi ha tutte le potenzialità, anche attraverso la sua community, per affrontare e vincere questa sfida.

Nel corso del convegno è stato presentato dall’Autorità portuale di sistema anche il progetto di sviluppo e di compatibilità ambientale e architettonica del nuovo polo logistico di Santo Stefano di Magra, progetto redatto dal Dad dell’Università di Genova (Carlo Alberto Cozzani e Massimiliano Giberti).

La fusione Spezia e Marina di Carrara è una opportunità

LA SPEZIA- La fusione tra i porti di La Spezia e Marina Carrara può costituire un'occasione di importante sviluppo. Può consentire di creare un'area logistica vasta fino a Santo Stefano di Magra, una sorta di triangolazione in cui si creino attività in grado di sviluppare lavoro e ricchezza economica per il territorio e che metta i porti al servizio della crescita del territorio stesso. Questo il concetto di fondo emerso oggi al convegno sulla riforma portuale, svoltosi a La Spezia e chiamato a focalizzare l'attenzione sulla integrazione fra i porti di La Spezia e Marina di Carrara che la riforma portuale ha unito sotto un'unica Authority.

Se si trattasse di una fusione solo amministrativa non porterebbe alcun valore aggiunto, ha spiegato **Carla Roncallo, presidente dell'AdSp**: *"Stiamo lavorando affinché si concretizzi l'unione tra i due porti e il centro di Santo Stefano di Magra avrà la funzione di retro porto e di ampliamento delle banchine attuali. Vorremo che fosse un centro per la logistica, ha una situazione infrastrutturale veramente buona e potrà essere il punto dove concentrare il Polo della logistica e non solo un deposito di merci"*. Parola d'ordine trasformare questa sinergia in un'opportunità che vada oltre la Riforma portuale per realizzare una grande area logistica integrata. Santo Stefano di Magra, dove si concentreranno tutte le operazioni doganali, si delinea come futuro polo logistico che, beneficiando anche di regimi particolari, favorirà l'insediamento di industrie di trasformazione e di attività legate al trasporto e alla logistica stessa.

Dagli interventi dei presidenti delle due associazioni, **Andrea Fontana** e **Alessandro Laghezza**, sono emersi rilievi fondamentali sulle troppe barriere amministrative e burocratiche che impediscono l'attuazione della riforma (competenze doganali, di Camere di

- segue

Commercio, di riferimenti professionali), così come sulle prospettive concrete di queste integrazioni. Laghezza ha rilanciato il concetto di "laboratorio", sottolineando l'esigenza che il territorio e la comunità locale siano beneficiari delle ricadute di un traffico che non può essere solo di transito veloce delle merci. Fontana ha sottolineato come la denominazione complessiva delle nuove Autorità portuali di sistema (inclusa quella del Mar Ligure Orientale) siano improponibili dal punto di vista del marketing internazionale, lanciando l'idea di un concorso di idee per dare un nome alle nuove Autorità.

Il confronto a La Spezia ha consentito la focalizzazione anche su aspetti specifici.

Stefano Zunarelli, docente all'Università di Bologna e fra i maggiori esperti amministrativi del settore trasporti, ha lanciato la sua provocazione: considerando che, anche per una grande area logistica, la strada di una Zes (Zona economica speciale) non è probabilmente percorribile, esistono due alternative: l'Italia potrebbe chiedere come sistema paese all'Unione Europea l'autorizzazione a una Zes collettiva per i suoi sistemi portuali, a causa della perdurante crisi economica del paese. Oppure, in ogni caso, procedere a una operazione di "lima" e aggiustamento in sede locale delle normative per rendere queste aree logistiche più convenienti per investitori internazionali.

Luigi Merlo, già consulente del ministro e oggi direttore relazioni istituzionali MSC per l'Italia, ha confermato l'impegno del gruppo di Gianluigi Aponte sul porto di La Spezia: 747.000 container entro quest'anno pari al 57% del traffico complessivo del porto di La Spezia.

Per **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti, La Spezia ha già dimostrato in passato di essere in grado di "inventare" formule nuove per lo sviluppo e anche oggi ha tutte le potenzialità, anche attraverso la sua community, per affrontare e vincere questa sfida.

- segue

Nel corso del convegno è stato presentato dall'Autorità portuale di sistema anche il progetto di sviluppo e di compatibilità ambientale e architettonica del nuovo polo logistico di Santo Stefano di Magra, progetto redatto dal Dad dell'Università di Genova (**Carlo Alberto Cozzani e Massimiliano Giberti**).

Parte da La Spezia e Marina di Carrara la prima reale integrazione logistica



La Spezia, 3 maggio 2017 – Se fosse una fusione per semplici motivazioni di fini amministrativi sarebbe un assurdo. Se invece qualcuno avesse nella testa modalità e tempi per un reale coordinamento lo dica. Il primo convegno sulla riforma portuale, svoltosi oggi a La Spezia, e chiamato a focalizzare l'attenzione sulla integrazione fra i porti di La Spezia e di Marina di Carrara, si è chiuso con un grande interrogativo, ma anche con un auspicio condiviso da operatori e istituzioni: tentiamo di sfruttare questa occasione per realizzare una grande area logistica integrata che comprenda anche Santo Stefano di Magra e che in prospettiva, possa anche beneficiare di regimi particolari per favorire l'insediamento di industrie di trasformazione e di attività legate al trasporto e alla logistica.

Parola d'ordine quindi: trasformare questa riforma dei porti in un'occasione, tutt'altro che facile, per produrre ricchezza e occupazione in un'area che rischia altrimenti di perdere quota, o peggio, di diventare un mero punto di transito delle merci con scarse ricadute sul territorio.

Al punto che Ivano Russo, consulente del ministro Delrio, proprio per la riforma e per il piano della logistica e dei porti, ha definito l'aggregazione fra La Spezia e Marina di Carrara "l'avamposto dell'applicazione corretta della riforma"; rivendicando anche tempi di applicazione del nuovo quadro normativo che si stanno rivelando estremamente più rapidi rispetto al passato.

Il convegno svoltosi oggi a La Spezia dalla Associazione degli agenti marittimi e da quella degli spedizionieri, si è in effetti trasformato in un vero e proprio faccia a faccia alla ricerca di concretezza su dubbi e speranze della riforma.

"Vedo questa integrazione – ha affermato Carla Roncallo, presidente dell'Autorità portuale di sistema – come un'ottima opportunità e non ho dubbi, ma è logico che sia così, che ci vorrà un po' di tempo per realizzarla compiutamente, anche se sono convinta che la strada imboccata sia quella giusta". Dagli interventi dei presidenti delle due associazioni, Andrea Fontana e Alessandro Laghezza, sono emersi rilievi fondamentali sulle troppe barriere amministrative e burocratiche che impediscono l'attuazione della riforma (competenze doganali, di Camere di Commercio, di riferimenti professionali), così come sulle prospettive concrete di queste integrazioni. Laghezza ha rilanciato il concetto di "laboratorio", sottolineando l'esigenza che il territorio e la comunità locale siano beneficiari delle ricadute di un traffico che non può essere solo di transito veloce delle merci. Fontana ha sottolineato come la denominazione complessiva delle nuove Autorità portuali di sistema (inclusa quella del Mar Ligure Orientale) siano improponibili dal punto di vista del marketing internazionale, lanciando l'idea di un concorso di idee per dare un nome alle nuove Autorità.

- segue

Il confronto a La Spezia ha consentito la focalizzazione anche su aspetti specifici.

Stefano Zunarelli, docente all'Università di Bologna e fra i maggiori esperti amministrativi del settore trasporti, ha lanciato la sua provocazione: considerando che, anche per una grande area logistica, la strada di una Zes (Zona economica speciale) non è probabilmente percorribile, esistono due alternative: l'Italia potrebbe chiedere come sistema paese all'Unione Europea l'autorizzazione a una Zes collettiva per i suoi sistemi portuali, a causa della perdurante crisi economica del paese. Oppure, in ogni caso, procedere a una operazione di "lima" e aggiustamento in sede locale delle normative per rendere queste aree logistiche più convenienti per investitori internazionali.

Luigi Merlo, già consulente del ministro e oggi direttore relazioni istituzionali MSC per l'Italia, ha confermato l'impegno del gruppo di Gianluigi Aponte sul porto di La Spezia: 747.000 container entro quest'anno pari al 57% del traffico complessivo del porto di La Spezia.

Per Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, La Spezia ha già dimostrato in passato di essere in grado di "inventare" formule nuove per lo sviluppo e anche oggi ha tutte le potenzialità, anche attraverso la sua community, per affrontare e vincere questa sfida.

Nel corso del convegno è stato presentato dall'Autorità portuale di sistema anche il progetto di sviluppo e di compatibilità ambientale e architettonica del nuovo polo logistico di Santo Stefano di Magra, progetto redatto dal Dad dell'Università di Genova (Carlo Alberto Cozzani e Massimiliano Giberti).

AUTHORITY » DOPO LA BOCCIATURA DI NOGARIN

Corsini oggi dal sindaco Prove tecniche di tregua

Contatti per uscire dalla battaglia campale fra i due Palazzi del potere locale
Dietro il duello sulla nomina, lo scontro fra due visioni della relazione porto-città

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

La quiete dopo la tempesta fra **Autorità** e Comune? Più che quiete, diciamo semmai armistizio o tutt'al più tregua armata. Stamani **Stefano Corsini**, neo-presidente della nuova Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino, dovrebbe salire lo scalone di Palazzo Civico per rinchiudersi nello studio del sindaco e avere un colloquio a tu per tu con **Filippo Nogarin**. A meno di ventiquattrore dalla clamorosa bocciatura con cui Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, ha respinto al mittente la designazione arrivata dall'altro "Palazzo" del potere cittadino: Palazzo Civico.

Corsini ieri mattina era in viaggio per Roma ma ha telefonato a Nogarin. Forse avrebbe potuto chiamarlo prima in nome del bon ton istituzionale ma, in effetti, è nelle mani di ciascun presidente delle nuove Autorità portuali che la riforma mette le chiavi della nomina del comitato di gestione. I nomi che arrivano sono designazioni: l'ha ribadito anche l'Autorità anti-corruzione dell'ex pm **Raffaele Cantone** che ha accettato di vigilare su inconfondibilità e incompatibilità delle nomine anche per le nuove Autorità portuali ma puntualizzando che la verifica

del rispetto dei criteri di competenza e professionalità non spetta a lui bensì a ciascun presidente di **Autorità** e al ministero vigilante.

Come che sia, risulta che Corsini e Nogarin si siano dati appuntamento per il faccia o faccia di oggi. Nel frattempo, potrebbe esser destinata a rientrare - almeno per adesso - nel fodero la durlindana sguainata dal sindaco per dare battaglia: non è una leggenda metropolitana il fatto che fosse in gestazione un video-attacco da pubblicare sul blog di **Beppe Grillo** e sembra destinato a restare momentaneamente nel congelatore anche il ricorso al Tar, compresa magari la richiesta di sospensiva, che il sindaco pare prefigurare («impugnerò la decisione nelle sedi opportune»). Non è chiaro, infine, se partirà subito l'interrogazione M5s per portare il caso in Parlamento e chiedere conto al ministero del "doppiopesismo": altolà al pentastellato Nogarin, ma là dove il Pd è al governo nessuna contestazione è stata mossa invece alle nomine del sindaco **Marco Doria** di Genova-Savona e della presidente della Regione Friuli **Debora Serracchiani** a quella di Trieste. Nogarin, per scagliarsi contro il Pd, dimentica

che è stata accettata, pur fra mille polemiche, anche la nomina di **Andrea Cozzolino**, sindaco M5s di Civitavecchia.

Basta riavvolgere il nastro degli ultimi 50 giorni per accorgersi che a Livorno, come volevasi dimostrare, le nomine del comitato di gestione si sono trasformate in una patata bollente. Dalla sponda di Palazzo Civico: il sindaco **Filippo Nogarin** si era auto-nominato a marzo, nonostante che **dal** **Autorità** avessero detto chiaro e tondo che, in base alla loro interpretazione del testo della riforma, nel comitato di gestione dovevano essere nominati esperti invece che di politici (interpretazione contestata radicalmente dal Comune a guida M5s). Viceversa, dalla trincerata di Palazzo Rosciano: martedì mattina, prima di partire per la capitale, il neo-presidente della nuova Autorità di sistema portuale **Stefano Corsini** ha platealmente respinto la designazione del sindaco anziché abbozzare in nome della realpolitik e di quel che era accaduto in altre città.

Detto per inciso, il siluro di Corsini incide anche su quel che accade a Piombino, l'altro ente locale con diritto di nomina: a questo punto, se il sindaco piombinese Pd **Massimo Giuliani** volesse auto-nomi-

narsi troverebbe la strada già sbarrata. Beninteso, a quanto è dato sapere, non risulta sia questa la sua intenzione.

L'armistizio segna una nuova pagina del rapporto **Comune-Autorità**, spesso tutt'altro che semplice anche in passato: dipende dal fatto che la nascita **del** **Autorità** a metà anni '90 ha praticamente infilato una nuova istituzione con i poteri di una sorta di "sindaco del porto" all'interno di un equilibrio istituzionale locale che nel frattempo vedeva rafforzare i poteri del sindaco e personalizzarne il ruolo. Adesso, con la riforma avviata, dietro le quinte dello scontro c'è anche qualcos'altro: due differenti visioni del rapporto fra porti e città. Da un lato, la giunta M5s di Nogarin non perde occasione per dire che il porto è della città (e dunque dev'esserci una centralità dei propri rappresentanti eletti dentro **Autorità**); dall'altra, la logica della riforma **Delrio** punta a ricentralizzare le decisioni per evitare sprechi e doppiopioni, dopo una stagione di caos in cui ciascun porto andava a caccia di santi in paradiso per far decollare i propri progetti ma senza una visione nazionale d'insieme (e questo inevitabilmente sposta a Roma le decisioni-chiave).

REPUBBLICAZIONE RISERVATA

LA NOSTRA ECONOMIA

PRONTO IL RICORSO AL TAR
LA DESIGNAZIONE DEL PRIMO CITTADINO
NEL COMITATO DI GESTIONE È STATA RISPINTA
GIÀ PRONTO IL RICORSO AL TAR TOSCANA

Richiesta di incontro a Nogarin Corsini si fa avanti dopo il «niet»

Authority, manovre carsiche ma significative per la gestione del porto

- LIVORNO -
SE FOSSE una partita a scacchi, mosse e contromosse sarebbero da valutare solo in base ai risultati. Ma conta anche l'eleganza del muoversi sulla scacchiera. Ieri il presidente della **Authority** Stefano Corsini (*nella foto a sinistra*) ha fatto una mossa indubbiamente elegante e intelligente: ha chiesto ed ottenuto un incontro con il sindaco Nogarin (*a destra*). Incontro che dovrebbe svolgersi oggi. Nessun annuncio ufficiale. Ma in questa vicenda sono le mosse non ufficiali che conducono, al momento, il gioco. E la richiesta d'incontro di Corsini a Nogarin ha avuto se non altro un risultato: quello che l'immediato ricorso al Tar da parte del sindaco - con tanto di addendum di sospensiva - è stato per il momento fermato. Dalla segreteria di Nogarin è filtrata la conferma che il ricorso è già pronto, ma che il sindaco l'ha fermato in attesa del faccia-a-faccia di oggi. Corsini da parte sua persevera nella scelta di mantenere il più assoluto riserbo sulla vicenda. C'è così spazio per le elucubrazioni. Si fa notare che la lettera al sindaco in cui si respinge la sua designazione nel comitato di gestione dell'**Authority** si appoggia a due argomenti entrambi fortemente



contestati non solo da Nogarin ma da buona parte della politica. Il primo: il sindaco è espressione della politica, quindi da escludere - secondo Corsini - in un comitato che deve occuparsi di aspetti tecnici. Il secondo: la qualificazione di esperto nel settore logistica e portualità non sembra riscontrata in Nogarin, che è ingegnere aerospaziale e non ha altri titoli accademici riconosciuti nel campo. Su entrambi gli argomenti, Nogarin risponde picche. Il sindaco è un amministratore prima di essere un politico, è scelto dai cittadini per decidere sulla gestione della città e ballarlo come inaccetta-

bile perchè politico è assai poco "politico" specie nei confronti del parlamento. Dove i 5 stelle stanno già scaldando il motore per una raffica di interrogazioni.

SULLE QUALIFICHE Nogarin ci va ancora più facile: basta vedere - dice - quali "esperti" sono stati nominati qua e là - compresa la presidente della Regione Friuli Debora Scracchiari - per fare scacco matto. Ma il vero interrogativo oggi dovrebbe essere un altro. Perché Corsini, che si presenta come molto vicino a Decrio, s'è messo imprudentemente in rotta di collisione con Nogarin, che pu-

re lo aveva accolto con il ramoscello d'ulivo? C'è stato lo zampino della politica? E perchè adesso ha chiesto al sindaco un incontro, riservato ma pur sempre significativo? Qualcuno a Roma gli ha "consigliato" di non fare di Livorno un detonatore nazionale, viste anche le manovre in corso tra il Pd di Renzi e i 5 Stelle di Di Maio per la nuova legge elettorale? I poteri, ovviamente. Tra le quali c'è anche quella che circola da qualche giorno su una proposta di Cor-

LA PROPOSTA
La dottoressa Macii sempre più prossima alla segreteria generale

sini alla dottoressa piombinese Macii di diventare segretario generale al posto di Provinciali, piazzando quest'ultimo alla direzione del porto di Piombino. Chiacchiere? Possibile, se ne fanno tante. Di certo c'è che Nogarin su un punto sembra non voler transigere: **Authority** di sistema ci vuole un segretario generale che non sia contro il Comune. Tradotto: Provinciali non sarebbe gradito.

A.F.

➔ LA SCELTA (TRASVERSALE) DI AGGIRARE I CRITERI DELLA LEGGE

Lo slalom fra il curriculum e i requisiti

► LIVORNO

Il sindaco **Filippo Nogarin** nega che la sua auto-nomina sia politica; anzi, la rivendica come tecnica in nome della proprio curriculum («mi sono sempre occupato di logistica e portualità»).

A dire il vero, non ve n'è traccia nell'identikit che traccia sul suo sito personale di ingegnere aerospaziale: si insiste sul ruolo di project manager (e la passione da "smannettone" per l'Open Source confessando di esser stato «feroce installatore di Linux e FreeBSD»). Qualcosa fa capolino quando parla della sua «attività di problem solution in ambito aziendale come consulente nel settore logistico informatico» (e quando mette fra le collaborazioni anche una società che si occupa di logistica).

Nel post su Facebook Nogarin ricorda che «la mia esperienza» è tale da averlo portato a ricoprire «il ruolo di presidente di Anci Porti». Per essere più precisi, quel che presiede Nogarin è la



Il sindaco Filippo Nogarin

commissione Anci città portuali (con altri 5 sindaci e 13 consiglieri comunali). Lasciamo perdere che già in passato è stato ribadito che gli incarichi politico-istituzionali non "valgono" per attestare la competenza, va detto che più in alto di Nogarin nella gerarchia Anci troviamo - nell'ufficio di presidenza con la delega alle città portuali - proprio quel **Marco Dorla**, sindaco di Genova e prof universitario di storia economica, del quale Nogarin segna-

la che non può vantare un curriculum "tecnico" quanto il suo.

Genova fa un po' caso a sé: fra un mese ci sono le elezioni e Dorla ha dichiarato di essersi nominato per far partire il nuovo comitato e al tempo stesso non ipotizzare le scelte del successore.

Questo non si può proprio dire invece per Trieste. Ha dunque ragione da vendere Nogarin quando punta il dito contro **Debora Serracchiani** nel comitato di gestione di **Albano** di Trieste: è presidente della Regione Friuli, ex numero 2 del Pd di Renzi, e fa l'avvocata specializzata in diritto del lavoro). Non è l'unica auto-nomina di politici: c'è anche il sindaco triestino **Roberto Diplazza** (centrodestra), ex padrone di supermercati. La presenza di politici tranquillamente digerita **Roberto Diplazza** la troviamo anche a Civitavecchia: ma in tal caso parliamo di **Andrea Cozzolino**, sindaco ingegnere e M5s pure lui, ma col curriculum lontano dalle banchine. (m.z.)

COMITATO DI GESTIONE: IL RETROSCENA

Soltanto per esperti si, ma quasi gratis

Per la riforma della portualità l'identikit del nuovo comitato di gestione è cambiato così: 1) può essere nominato solo chi ha requisiti specifici di professionalità equivalenti a quelli previsti per il presidente; 2) non è più un "parlamentino" bensì un consiglio d'amministrazione;



3) devono entrarvi i tecnici invece che i politici in base alla spolitizzazione che già da più di un quindicennio separa l'indirizzo politico dalla gestione operativa, vedi il decreto legislativo 165/2001. Potrebbe essere riassumibile così l'impostazione dell'Autorità dell'era Corsini. Fa a pugni con gli orientamenti espressi a più riprese dalla giunta M5s che governa Livorno? Nogarin conta di stanare il ministro mediante interrogazioni pentastellate che chiedano come mai a Livorno il sindaco in quanto tale viene tenuto fuori dal comitato portuale e in tante altre

realità no. Nogarin accusa il Pd, anche se a ben guardare fra i politici presenti altrove nei comitati di gestione non figurano Serracchiani (Pd), Doria (Indipendente Sel), Di Piazza (centrodestra), Cozzolino (M5s, foto).

Dietro la scaramuccia su politici vs tecnici, in realtà c'è un problema grande come una casa: disegnando la nuova fisionomia dell'Autorità di sistema portuale, si è previsto che chi siede in questa sorta di consiglio d'amministrazione abbia un compenso quasi zero (ma firmi fogli con responsabilità anche pesanti). L'ha deciso un governo Pd in una riforma firmata da un ministro Pd, coglie però nell'aria un umore anti-istituzionale assai M5s. Al di là del dna di questo errore, il risultato è uno: difficile trovare esperti di rango che accettino incarichi di questo tipo. E alla fine il sindaco decide di auto-nominarsi... (m.z.)

PIOMBINO

«Aferpi, ceduto
un importante
macchinario»
Allarme delle Rsu
aziendali

- PIOMBINO -
«ALLARME dei sindacati per la cessione di un macchinario fondamentale per il controllo della qualità della laminazione alle Acciaierie. «Abbiamo appreso - spiegano i rappresentanti e Rsu Aferpi - che per una riduzione di costi è stato disdetto l'affitto dei macchinari della linea tondo e della linea tondo quadro che servivano al controllo qualità delle barre prodotte dal Tmp».

«QUESTA notizia - rilevano i sindacati - denota una mancanza di strategia aziendale visto che nel Business Plan di Aferpi presentato al ministero dello Sviluppo Economico lo scorso 19 aprile si promette di far partire di nuovo la produzione del Tmp nel secondo semestre del 2017». «Questa pratica dello smantellamento e vendita on line di pezzi di stabilimento, oltretutto ai nostri diretti competitors - denunciano le Rsu - la consideriamo del tutto inaccettabile almeno fino a quando non saranno garantiti ed avviati concretamente i nuovi investimenti». I sindacati ricordano che «siamo a pochi giorni dalle risposte che Issad Rebrab dovrà mettere sul piatto del ministero dello sviluppo economico, la soluzione proposta da Calenda è di altri 2 anni di sorveglianza (Proroga Legge Marzano) da parte dell'Amministrazione Straordinaria per far partire il progetto industriale avendo la copertura finanziaria adeguata e la continuità produttiva certificata o altrimenti, se questi elementi non si verificassero, il ministro ha minacciato la rescissione del contratto con l'avvio ad una nuova fase di amministrazione commissariale».

«PER LA RSU - concludono i sindacati - qualunque sia il percorso da intraprendere, è necessario che venga garantita la continuità produttiva per il mantenimento del mercato siderurgico con la piena occupazione diretta e indiretta, con l'obiettivo di tornare a produrre acciaio a Piombino».

Lucchini Servizi, un anno per il Tfr Il vertice con il commissario Nardi

Gli ex Lucchini hanno già ricevuto gli assegni. Il problema per 250

- POMBINO -

IL TFR (trattamento di fine rapporto) per gli ex lavoratori della Lucchini Servizi (circa 250) potrebbe essere erogato a partire da marzo 2018. Se tutto procederà senza intoppi. Mentre tutti i lavoratori ex Lucchini (e sono la maggioranza, circa 1900) hanno ricevuto il Tfr (in totale sono stati pagati oltre 20 milioni di euro), la partita resta da giocare per la ex Lucchini Servizi. Ieri le organizzazioni sindacali hanno incontrato il commissario straordinario Piero Nardi per fare il punto della situazione sul Tfr.

I NUMERI

Circa 1900 lavoratori hanno ricevuto il trattamento (Tfr)

IL COMMISSARIO ha dichiarato che il riparto per i creditori privilegiati ex Lucchini terminerà a settembre, con il pagamento delle piccole ditte, a quel punto chiederà il pagamento per i creditori chirografi. Una volta chiuso il riparto parziale (7%) a dicembre di quest'anno dovrebbe essere in grado di versare circa un milione alla Lucchini Servizi. A quel punto scatterà la richiesta per le liberatorie, come è accaduto per la ex Luc-



PRESIDIO
I lavoratori vogliono chiedere un'assemblea con la presenza degli avvocati delle organizzazioni sindacali e organizzare un presidio sotto l'Inps

chini, e nel giro di due o tre mesi (marzo 2018) dovrebbero iniziare i pagamenti del Tfr. Nella seconda parte del riparto rientreranno invece le quote delle ferie. Per adesso è impossibile stabilire le date. Intanto sulla questione del Tfr - prima dell'incontro dei sindacati con Nardi - un gruppo di lavoratori della ex-Lucchini Servizi con alcuni aderenti al Coordinamento Articolo 1 - Camping Cig si sono incontrati insieme

IL CONFRONTO

Il coordinamento l'11 maggio alle 21 si riunirà nella sala del quartiere

con il capogruppo di Rifondazione Comunista, Fabrizio Callaioli, per analizzare la situazione ed individuare possibili azioni.

PER DISCUTERNE il Coordi-

namento l'11 maggio alle ore 21 nella sala del quartiere città vecchia terrà un'assemblea «per decidere l'attuazione tutti insieme, se la situazione non muta, di forme di mobilitazione verso i sindacati e le istituzioni: chiedere di organizzare un'assemblea con la presenza degli avvocati delle organizzazioni sindacali; organizzare un presidio sotto gli uffici del Commissario Nardi; organizzare un presidio sotto l'Inps».

Il Nautilus

NAPOLI, CAPITALE DEL GAS NATURALE LIQUEFATTO, NUOVA PIATTAFORMA INDUSTRIALE NEL MEDITERRANEO



NAPOLI – Domani dalle 11.00 presso la Sala riunioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale (Piazzale Pisacane) avrà luogo la conferenza stampa di ConferenzaGNL & ExpoGNL.

Sarà presentato nella sala riunioni dell'AdSP di Napoli il convegno sul Gas naturale liquefatto, previsto al Palacongressi della Mostra d'Oltremare per il 10 e 11 maggio prossimo.

A presentare l'evento, che si svolge per la prima volta a Napoli, saranno: Pietro Spirito, presidente del Porto di Napoli, Diego Cavagnin, comitato scientifico Conferenza GNL, Angelo Meola, amministratore di Mirumir, Giuseppe Oliviero, consigliere delegato di Mostra d'Oltremare

La diversificazione delle fonti energetiche, i notevoli risparmi economici e le potenzialità legate alla posizione strategica dell'Italia e di Napoli, in particolare nel Mediterraneo, rappresentano i temi al centro della manifestazione, dalla quale emergeranno anche le più recenti innovazioni e le strategie di sviluppo industriale e logistico del settore.

La scelta di Napoli testimonia la grande attenzione del sistema industriale per il Mezzogiorno e per la Campania. Si prevede, nei due giorni della manifestazione, un programma ricco di interventi, seminari, dibattiti e la presenza di diverse aziende espositrici (tra le altre Edison, Liquigas e Iveco).

Saranno, inoltre, presenti, i rappresentanti di alcune delle aziende leader nel settore, come Edison, Liquigas e Iveco. Per quest'ultima sarà presente Massimo Santori, CNH Industrial, Relazioni Istituzionali EMEA & APAC Region.

Ma il Comune non ha ancora deciso se procedere con la designazione diretta oppure con un bando pubblico

Authority: Rollo in corsa per il comitato

● C'è anche il nome di Marcello Rollo, ex presidente del consorzio Asi di Brindisi, tra i papabili per un posto all'interno del comitato di gestione della nuova Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale. L'amministrazione comunale, che è chiamata a presentare il nome del proprio rappresentante (anche se formalmente la nomina è di competenza del presidente) in seno al comitato, non ha però ancora deciso come procedere, se con una nomina diretta o con un bando pubblico.

Il neo presidente dell'Autorità di sistema Ugo Patroni Griffi ha scritto ormai da qualche giorno alle amministrazioni locali che fanno parte dell'ente per chiedere loro il nome da designare all'interno

del comitato di gestione. Da Brindisi, tuttavia, ancora non è arrivata alcuna risposta ufficiale.

Già da qualche tempo, tuttavia, si susseguono nomi di possibili candidati per questo ruolo, che richiede tuttavia esperienza nel campo portuale. Sia l'ingegnere Donato Caiulo che l'imprenditore Teodoro Titi, tuttavia, hanno negato di essere interessati alla carica. E così, nelle scorse ore, un nome nuovo è emerso.

Ed è quello di Marcello Rollo, il cui ultimo ruolo ricoperto è quello di presidente del consorzio Asi di Brindisi. Prima di allora, tuttavia, Rollo ha avuto una lunga carriera politica che lo ha portato, tra l'altro, a diventare consigliere regio-



L'attesa

Il presidente Patroni Griffi ha scritto diversi giorni fa. Ancora nessuna risposta

nale e perfino assessore regionale.

Da palazzo di città, tuttavia, chiariscono che per il momento nessun nome è stato formalizzato. La lettera di Patroni Griffi, dunque, almeno

per il momento è rimasta senza la risposta che il presidente si attendeva. L'Autorità di sistema portuale, infatti, deve ancora entrare a pieno regime e per farlo ha bisogno proprio della nomina del comitato di gestione, al quale spetterà anche a stretto giro la ratifica della nomina del segretario generale. Un ruolo che i brindisini aspirano a coprire con un uomo di fiducia.

L'accordo politico col capoluogo di regione, in effetti, prevederebbe un presidente indicato da Bari ed un segretario generale indicato da Brindisi anche se, a giudicare dai nomi trapelati nei giorni scorsi, più che brindisini il prossimo (anzi, il primo) segretario generale dell'Authority di sistema potrebbe essere tarantino.

Intanto, però, in attesa di inviare una risposta al presidente Patroni Griffi, l'amministrazione comunale di Brindisi sta portando avanti un approfondimento sul metodo con il quale scegliere il proprio rappresentante. Non è detto, infatti, che sia direttamente la sindaco a scegliere chi inviare nel comitato di gestione. I tecnici di palazzo di città, infatti, stanno verificando se sia o meno il caso di organizzare un bando pubblico. Il cui risultato sarebbe poi ratificato dalla sindaco con la presentazione del nome del vincitore come rappresentante del Comune nel comitato di gestione. Sempre che, nel frattempo, all'interno della maggioranza che guida il Comune non ci sia accordati su un nome condiviso.

IL TRAFFICO

Saranno rinforzati i collegamenti con la Grecia ma quest'anno la sorpresa sembra l'Albania

Più passeggeri e crocieristi: potrebbe essere l'estate dell'atteso rilancio del porto

Oltre alla Msc Musica attese altre "navi delle vacanze"

L'agenda

Crociere prenotate almeno fino al 2019



● Brindisi continuerà ad essere una meta crocieristica di rilievo nell'Adriatico. La Msc, che con la nave "Musica" sarà nel porto fino al 2018, nei giorni scorsi ha comunicato che farà scalo nella città messapica anche nel 2019, con la "Poesia". La nave anticiperà però l'approdo alla domenica, per 26 approdi consecutivi. Una scelta che dà al territorio la possibilità di programmare le strategie turistiche in un ambito più ampio. Brindisi sarà un hub, nel senso che sarà sede di imbarco e sbarco dei crocieristi che intraprendono una vacanza nel Mediterraneo orientale.

di Roberta DENETTO

Non solo navi da crociera nel porto di Brindisi. L'estate 2017 per il capoluogo adriatico potrebbe essere particolarmente interessante anche per il traffico di collegamento con la Grecia, l'Albania e altre destinazioni che, in linea generale, conferma l'andamento degli scorsi anni, con un incremento dei vettori nei periodi di maggiore richiesta.

Per tutto l'anno è la Grimaldi Lines a garantire i collegamenti con la Grecia attraverso due traghetti. Nel periodo estivo la compagnia aggiunge solitamente un altro traghetto o in alternativa possono sostenere le esigenze di collegamento altri operatori. Dal lunedì alla domenica il porto è interessato da arrivi e partenze tra Brindisi e Igoumenitsa. Il numero di vettori viene reso disponibile in funzione delle prenotazioni che vengono acquisite. Stesso discorso vale anche per la rotta Brindisi - Patrasso, con traghetti disponibili quotidianamente e con un presumibile raddoppio.

Ma a fornire le prime indicazioni sono i numeri emersi dall'ultima edizione di "Adriatic Sea Forum", iniziativa di approfondimento internazionale nell'Adriatico, definito come "unica destinazione turistica di eccellenza per il turismo via mare". Un focus su crociere, traghetti e sistema nautico inteso in senso generale. Il rapporto prodotto per il 2017



L'estate prossima potrebbe rappresentare una buona occasione per il traffico passeggeri e merci con la Grecia ma anche con l'Albania, Paese che si sta proponendo con un forte appeal turistico. Nella foto a sinistra: l'imbarco in porto di una nave da crociera "Msc Musica"

e presentato ufficialmente nel corso del forum tenutosi in Montenegro, parla di numeri incoraggianti.

Stando alle indicazioni del report nei porti crocieristici dell'Adriatico "verranno movimentati circa 4,73 milioni di passeggeri". Interessanti, in questo senso, anche i dati relativi alla movimentazione su traghetti, aliscafi e catamarani che nel caso specifico del porto di Brindisi parlano di circa 510mila passeggeri in transito.

C'è poi la rete costituita dall'autostrada del mare, che rende possibili gli spostamenti di tir e mezzi attraverso specifiche linee. La Tirrenia garantisce, utilizzando due navi noleggiate dalla Grimaldi, il collegamento Ravenna - Brindisi - Catania con numeri importanti. Tre scali settimanali che seguono sempre lo stesso itinerario, andata e ritorno, e che sono nelle condizioni di movimentare 140 camion per volta. Accade dunque che i mezzi che, per esempio, sono diretti in Grecia, possano sbarcare a Costa Morena provenendo da due traghetti che transitano contemporaneamente nel porto di Brindisi. In sostanza si tratta di un traffico

sostenuto che permette, evidentemente, di ottimizzare i tempi di spostamento e che, alla fine dell'anno, in tempo di bilanci offre uno strumento per monitorare il numero di tur che non hanno congestionato le autostrade italiane. Un sistema che permette al capoluogo adriatico di essere all'interno del network del Mediterraneo.

Le proiezioni parlano anche di una crescita interessante per il rapporto turistico nato con l'Albania, paese che pare essere meta sempre più richiesta anche in ragione dei costi non particolarmente sostenuti.

Insomma si prospetta un'estate movimentata e da tenere sotto osservazione anche in virtù di future strategie che gli enti preposti potranno mettere in campo. Sul fronte crocieristico, dopo l'annuncio della presenza di Msc anche per il 2019, la stagione da poco avviata sembra promettere bene con un calendario ampiamente definito che vedrà la presenza non solo della nave "Musica" ma anche di compagnie cosiddette di nicchia, capaci di sviluppare un volume d'affare, in termini di ricadute, da non sottovalutare.

Tema G7-Trasporti: a Cagliari il 21 e 22 giugno 2017



CAGLIARI – La sostenibilità sociale delle politiche e degli investimenti pubblici è considerata il terzo pilastro dello Sviluppo Sostenibile (economico, ambientale e sociale). Nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, i temi sociali, sono legati all'accessibilità, all'equità e alla coesione sociale e possono essere sviluppati su più dimensioni.

Sul piano scientifico e di metodo, il tema sociale è meno approfondito ed è spesso trascurato. Infatti, secondo le linee guida internazionali, le politiche di trasporto e la valutazione degli investimenti include la sostenibilità economico-finanziaria (ad es. attraverso analisi costi-benefici) e la valutazione ambientale (ad es. attraverso la VAS o la VIA); mentre non esiste una definizione condivisa di equità né una metodologia consolidata per una valutazione sociale.

Sul piano culturale e politico il tema si ricollega a quanto le infrastrutture per la mobilità possano contribuire a migliorare le condizioni di benessere degli individui e a garantire condizioni di accesso non solo ai servizi essenziali (salute, scuola, collegamenti...) ma anche a "pratiche sociali" che favoriscano una migliore integrazione sociale tra i differenti settori socio-economici. Il tema è di grande attualità anche in considerazione delle sempre più frequenti ondate di migranti verso le società industrializzate, in particolare i Paesi membri del G7.

Nel porsi il problema dell'integrazione sociale e culturale, i trasporti possono giocare un ruolo fondamentale non solo per garantire l'accessibilità a tutti, ma soprattutto per contribuire a ridurre il rischio di esclusione sociale. L'accessibilità va declinata non solo in termini di collegamenti e opportunità di trasferimento/ricollocazione, in termini di accesso alle infrastrutture per utenze diversamente abili e di servizi di trasporto accessibili a fasce di reddito meno abbienti, ma anche in termini di sicurezza per segmenti sociali più vulnerabili (ad es. donne, minori, minoranze, rifugiati).

In questo contesto le infrastrutture di trasporto che generano accessibilità, sono uno strumento per l'integrazione e per recuperare il senso di appartenenza ad una comunità attraverso quelle forme di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini nelle decisioni pubbliche che possono contribuire a creare una coscienza civica ("civicness"), a considerare le infrastrutture un bene collettivo, di cui prendersi cura, piuttosto che un atteggiamento di rifiuto ideologico e opposizione antagonista.

C'è bisogno di una rinascita di una cultura della progettazione e della pianificazione delle infrastrutture che responsabilizzi tecnici e amministratori anche verso i temi sociali. Nel caso delle infrastrutture stradali, il tema della sicurezza è prioritario ed investe anche gli sviluppi tecnologici sui veicoli che promettono di essere anche i motori di un nuovo sviluppo economico e sociale. Al riguardo, i Ministri dei Trasporti del G7, riuniti in Giappone lo scorso mese di settembre, hanno concordato che le tecnologie avanzate per i veicoli e le strade debbano far parte integrante dei concetti di mobilità sostenibile poiché esse rivestono un ruolo significativo nell'innovare e trasformare il traffico su strada, la mobilità, l'industria e la società in generale.

In particolare, si è convenuto sulla necessità di condivisione degli interessi nazionali e di collaborare nella ricerca di tecnologie automatizzate e connesse del veicolo, al fine di evitare duplicazioni, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, l'efficienza e le prestazioni ambientali dei rispettivi sistemi di trasporto. Nell'evidenziare la particolare importanza dei temi della ricerca nei settori dell'interfaccia uomo-macchina, delle infrastrutture e dell'accettazione sociale di tali innovazioni tecnologiche, i Ministri hanno deciso di istituire un gruppo di lavoro per approfondire ulteriormente queste tematiche. La prossima riunione del G7 a Cagliari costituirà pertanto una occasione per informare i Ministri sullo stato delle attività avviate su questo specifico tema e dei progressi compiuti a livello internazionale.

Trasporti e infrastrutture inadeguate. Prosegue la mobilitazione di FiltCgil

La Filt-Cgil di Messina torna a denunciare una condizione di arretratezza e di precarietà della rete infrastrutturale e dei trasporti. Nel direttivo provinciale della categoria che si è riunito oggi alla presenza del segretario generale della Filt-Cgil Sicilia Franco Spanò e del segretario generale della Cgil Messina Giovanni Mastroeni è stata rilanciata la mobilitazione vertenziale per un adeguato sistema ferroviario, autostradale, viario e portuale al servizio dello sviluppo e della ripresa economica e per garantire prospettive occupazionali e diritti concreti ai lavoratori del settore. "Per altre zone del Paese - dichiara il segretario generale della Filt-Cgil di Messina, Enzo Sgrò - si continuano a programmare investimenti mentre nei nostri territori si registrano ritardi, rinvii, la sottovalutazione della necessità di un ammodernamento complessivo delle linee ferrate ancora per lunghi tratti a binario unico e peraltro fatiscente". Utilizzare le risorse già stanziare per il completamento dei tratti ferroviari ancora a binario unico sulla dorsale jonica e tirrenica, per il potenziamento e la messa in sicurezza della rete autostradale e viaria, per l'ammodernamento dei sistemi portuali e della logistica, la Filt mette ancora queste rivendicazioni all'attenzione dei governi. Nei collegamenti nello Stretto la Filt di Messina denuncia ancora il permanere di una condizione di sempre più evidente precarietà sia per il transito pendolare tra le due sponde che per il traghettamento dei convogli ferroviari. "La continuità territoriale continua a rimanere un guscio sempre più vuoto", sottolinea Sgrò. La Filt torna a mettere in evidenza la soppressione di un'altra coppia di treni a lunga percorrenza tra la Sicilia e la capitale, la riduzione giorno dopo giorno del numero di navi traghetto in attività, la vetustà pressoché totale della flotta stessa, la perdurante indeterminazione, nel tempo e nella consistenza, del servizio di traghettamento veloce. "Tutti tasselli - dichiara Sgrò - di una politica tendente a depotenziare questo settore e che mette a rischio, da un lato la continuità territoriale e dall'altro il diritto dei cittadini siciliani a godere di servizi di mobilità integrata e celere, almeno di livello pari al resto del Paese". Il segretario generale della Cgil di Messina, Mastroeni ribadisce "la necessità di contrastare scelte che penalizzano il potenziamento del sistema ferroviario in Sicilia e in parte del Sud". Sull'impatto del Consorzio autostrade siciliano Sgrò e

Spanò fanno presente come "l'occasione per dare corso immediato a una nuova Azienda per le autostrade siciliane con il concorso di un partner della consistenza economica e progettuale dell'Anas capace di far uscire questo Ente dalla situazione attuale e creare le condizioni per completare la rete autostradale nel resto dell'Isola e avviare una fase di ammodernamento viene bloccata, rinviata". "Nel frattempo - sottolineano i segretari della Filt - i lavoratori del settore oltre a vedersi negato ogni minimo adeguamento contrattuale si ritrovano davanti a difficoltà retributive".

Messina, prosegue la mobilitazione della Fiat-Cgil: trasporti e infrastrutture ancora in condizioni precarie

Prosegue la mobilitazione della Filt-Cgil a Messina per trasporti e infrastrutture adeguati: opere ferroviarie a rilento, condizione di precarietà nei collegamenti nello Stretto, l'impasse del Consorzio autostrade siciliano

La Filt-Cgil di Messina torna a denunciare una condizione di arretratezza e di precarietà della rete infrastrutturale e dei trasporti. Nel direttivo provinciale della categoria che si è riunito oggi alla presenza del segretario generale della Filt-Cgil Sicilia Franco Spanò e del segretario generale della Cgil Messina Giovanni Mastroeni è stata rilanciata la mobilitazione vertenziale per un adeguato sistema ferroviario, autostradale, viario e portuale al servizio dello sviluppo e della ripresa economica e per garantire prospettive occupazionali e diritti concreti ai lavoratori del settore. "Per altre zone del Paese - dichiara il segretario generale della Filt-Cgil di Messina, Enzo Sgrò - si continuano a programmare investimenti mentre nei nostri territori si registrano ritardi, rinvii, la sottovalutazione della necessità di un ammodernamento complessivo delle linee ferrate ancora per lunghi tratti a binario unico e peraltro fatiscente". Utilizzare le risorse già stanziare per il completamento dei tratti ferroviari ancora a binario unico sulla dorsale jonica e tirrenica, per il potenziamento e la messa in sicurezza della rete autostradale e viaria, per l'ammodernamento dei sistemi portuali e della logistica, la Filt mette ancora queste rivendicazioni all'attenzione dei governi. Nei collegamenti nello Stretto la Filt di Messina denuncia ancora il permanere di una condizione di sempre più evidente precarietà sia per il transito pendolare tra le due sponde che per il traghettamento dei convogli ferroviari. "La continuità territoriale continua a rimanere un guscio sempre più vuoto", sottolinea Sgrò. La Filt torna a mettere in evidenza la soppressione di un'altra coppia di treni a lunga percorrenza tra la Sicilia e la capitale, la riduzione giorno dopo giorno del numero di navi traghetto in attività, la vetustà pressoché totale della flotta stessa, la perdurante indeterminatezza, nel tempo e nella consistenza, del servizio di traghettamento veloce. "Tutti tasselli - dichiara Sgrò - di una politica tendente a depotenziare questo settore e che mette a rischio, da un lato la continuità territoriale e dall'altro il diritto dei cittadini siciliani a godere di servizi di mobilità integrata e celere, almeno di livello pari al resto del Paese". Il segretario generale della Cgil di Messina, Mastroeni ribadisce "la necessità di contrastare scelte che penalizzano il potenziamento del sistema ferroviario in Sicilia e in parte del Sud". Sull'impasse del Consorzio autostrade siciliano Sgrò e Spanò fanno presente come "l'occasione per dare corso immediato a una nuova Azienda per le autostrade siciliane con il concorso di un partner della consistenza economica e progettuale dell'Anas capace di far uscire questo Ente dalla situazione attuale e creare le condizioni per completare la rete autostradale nel resto dell'Isola e avviare una fase di ammodernamento viene bloccata, rinviata". "Nel frattempo - sottolineano i segretari della Filt - i lavoratori del settore oltre a vedersi negato ogni minimo adeguamento contrattuale si ritrovano davanti a difficoltà retributive".

Lanalisi della Filt Cgil, dai collegamenti dello Stretto alla fusione Cas-Anas

Una vertenza della citt per le infrastrutture che non ci sono

Il direttivo: Chiediamo un adeguato sistema di trasporti

Per anni si parlato di vertenza Messina. Un concetto che oggi viene rilanciato, andando oltre il solo aspetto lavorativo-occupazionale, abbracciando in senso pi ampio le esigenze di un territorio che chiede a gran voce, e da pi parti, un adeguato sistema ferroviario, autostradale, viario e portuale al servizio dello sviluppo e della ripresa economica.

Lennesima denuncia arriva dal direttivo provinciale della Filt Cgil, che si riunito ieri al tavolo con il segretario generale della Filt-Cgil Sicilia Franco Span ed il segretario generale della Cgil Messina Giovanni Mastroeni.

Per altre zone del Paese sottolinea il segretario della Filt-Cgil di Messina Enzo Sgr si continuano a programmare investimenti mentre nei nostri territori si registrano ritardi, rinvii, la sottovalutazione della necessit di un ammodernamento complessivo delle linee ferrate ancora per lunghi tratti a binario unico e peraltro fatiscente. Le priorit indicate dal sindacato: il completamento dei tratti ferroviari ancora a binario unico sulla dorsale jonica e tirrenica, il potenziamento e la messa in sicurezza della rete autostradale e viaria, lammodernamento dei sistemi portuali e della logistica. E poi ci sono i collegamenti nello Stretto, con la condizione di sempre pi evidente precariet sia per il transito pendolare tra le due sponde che per il traghettamento dei convogli ferroviari. La continuit territoriale aggiunge Sgr rimane un guscio sempre pi vuoto. E infatti ecco la soppressione di unaltra coppia di treni a lunga percorrenza tra la Sicilia e la Capitale, la riduzione giorno dopo giorno del numero di navi traghetto in attivit, la vetust pressoch totale della flotta stessa, la perdurante indeterminatezza del servizio di traghettamento veloce. Tutti tasselli conclude Sgr - di una politica tendente a depotenziare questo settore.

Mastroeni ribadisce la necessit di contrastare scelte che penalizzano il potenziamento del sistema ferroviario in Sicilia e in parte del Sud. Sullimpasse del Consorzio autostrade siciliano Sgr e Span fanno presente come loccasione per dare corso immediato a una nuova azienda per le autostrade siciliane con il concorso di un partner della consistenza economica e progettuale dellAnas capace di far uscire questo Ente dalla situazione attuale e creare le condizioni per completare la rete autostradale nel resto

fit-cgil

Infrastrutture e trasporti in condizione di arretratezza

La Filt-Cgil di Messina torna a denunciare una condizione di arretratezza e precarietà della rete infrastrutturale e dei trasporti. Nel direttivo provinciale di ieri, alla presenza del segretario generale Filt-Cgil Sicilia, Franco Spanò, e del segretario generale Cgil Messina, Giovanni Mastroeni, è stata rilanciata la mobilitazione vertenziale per un adeguato sistema ferroviario, autostradale, viario e portuale al servizio dello sviluppo e della ripresa economica e per garantire prospettive occupazionali e diritti ai lavoratori. «Per altre zone del Paese - dichiara il segretario Filt-Cgil Messina, Enzo Sgrò - si continuano a programmare investimenti mentre nei nostri territori si registrano ritardi, rinvii, la sottovalutazione della necessità di un ammodernamento complessivo delle linee ferrate ancora per lunghi tratti a binario unico e fatiscente». La Filt chiede di utilizzare le risorse già stanziare per il completamento dei tratti a binario unico sulla dorsale jonica e tirrenica, per il potenziamento e la messa in sicurezza della rete autostradale e viaria, per l'ammodernamento dei sistemi portuali e della logistica. Denunciata una condizione di precarietà per il transito pendolare nei collegamenti nello Stretto e lo stato di impasse del Consorzio autostradale siciliano. Andrea Rifatto.

Fra due mesi a Capo d'Orlando i lavori dovrebbero essere ultimati

L'apertura del porto imminente Ma i pescatori sono preoccupati

Gli operatori del settore chiedono assicurazioni sull'infrastruttura

Capo d'Orlando Mentre procedono a ritmo elevato i lavori di completamento del porto di Capo d'Orlando, la cui apertura prevista fra due mesi ed esattamente ai primi di luglio, i pescatori fanno sentire la loro voce. L'Anapi Sicilia (L'Associazione Nazionale Autonoma Piccoli Imprenditori della Pesca), che, sollecitata dal responsabile provinciale Giorgio Trimarchi e dal consigliere Dante Epifani, interverrà, come si legge in un comunicato stampa presso tutti gli organi istituzionali competenti al fine di tutelare la permanenza delle imbarcazioni da pesca che operano nel comprensorio costiero all'interno della nuova infrastruttura portuale e il diritto al lavoro dei pescatori senza discriminazioni e ristretti limiti. L'Anapi, nel comunicato stampa, ricorda poi che le carenze di infrastrutture portuali e approdi sicuri nel territorio regionale causano agli operatori del settore serie difficoltà lavorative risultando, altresì, un aspetto fondamentale soprattutto ai fini della sicurezza.

Il presidente siciliano dell'Anapi, determinato nel tutelare i diritti dei pescatori tant'è che il mese scorso ha chiesto a Palazzo Europa l'accesso ai documenti relativi alla concessione demaniale per i lavori di completamento del porto. Dal canto suo, il vice sindaco orlandino, con delega alla pesca, Andrea Paterniti, rassicura i pescatori ricordando che già la convenzione a suo tempo firmata dall'ex Amministrazione Sindoni aveva previsto la garanzia dell'ormeggio di dieci imbarcazioni.

Il punto di sbarco della flotta peschereccia ubicato nel molo di sottoflutto mentre per i collegamenti marittimi, la prossima settimana giungeranno a Capo d'Orlando i tecnici di Liberty Lines, la compagnia di navigazione leader nei collegamenti veloci, che concorderanno con i responsabili della società Porto di Capo d'Orlando Spa, la zona di attracco e ormeggio dei monocarena che dal primo luglio collegheranno la costa nebroidea con le isole Eolie. Allegato: Il mercatino Relativamente al regolamento che il Comune doveva redigere per dare il via al mercatino del pesce a miglio zero, il vice sindaco, Andrea Paterniti, ha reso noto che in fase di ultimazione e quindi si certi che anche questa struttura, ubicata al di fuori dell'area portuale, aprirà battenti a luglio quando prevista l'inaugurazione del porto. La

data dovrebbe essere quella del 13 luglio e in questi giorni la segreteria personale del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, confermerà o meno la sua presenza.

Franco Perdichizzi

Coro di sollecitazioni

Non lasciamo soli i lavoratori portuali

Domani incontro all

Milazzo Le Istituzioni hanno il dovere di risolvere la questione dei portuali. Non possibile continuare a non sentire il grido di rabbia di questi lavoratori.

Non bisogna lasciarli soli, hanno bisogno di essere ascoltati.

Lex sindaco Lorenzo Italiano, alla vigilia della riunione di domani all'Ispezzato del Lavoro, nel esprimere solidarietà a coloro che martedì mattina hanno protestato anche in modo plateale sulla banchina del porto, invita tutte le autorità interessate alla questione a non girarsi dall'altro lato e a fare l'impossibile pur di tutelare i padri di famiglia che hanno difficoltà a portare qualcosa a casa. Le loro braccia vanno protette prosegue il rappresentante di Forza Italia. Bisogna ridare il lavoro negato alle nostre maestranze milazzesi; ridare loro e alle loro famiglie la giusta serenità deve diventare l'imperativo categorico delle Istituzioni.

E anche Filippo Sutura del sindacato Cub ribadisce questo concetto. Ai portuali interessa soltanto tornare nel luogo in cui hanno lavorato per anni spiega il sindacalista e questa una condizione imprescindibile della nostra battaglia. Ormai rimasto un ultimo drappello di 11 operatori addetti alla movimentazione delle merci nel porto di Milazzo; lavoratori che ad

oggi non risultano inseriti nel ciclo delle attività, nonostante da sempre abbiano operato in tale settore. L'aspirazione dettata dal maledetto bisogno per la mancata possibilità di sostentamento dei propri familiari.

Sulla questione intervenuto anche il senatore Domenico Scilipoti. In questi anni il porto di Milazzo scrive ha subito un depotenziamento considerevole, una struttura così impattante per il territorio che per non crea posti di lavoro e anzi esclude i lavoratori milazzesi dall'indotto. Già con la riforma delle autorità portuali abbiamo intravisto le crepe che il governo Renzi ha creato al Sud, mettendo insieme enti portuali che per natura costituenti sono in competizione territoriale tra loro. Senza una strategia, senza una visione e senza quelle risorse a tutela di questi lavoratori, il porto praticamente una struttura in decadenza.

Oggi il passaggio

La Regione consegna le aree all'Authority

Dovrebbe cos definirsi anche lannosa questione dei canoni demaniali

Milazzo Questa mattina alle 12 nella sede dell'Autorità portuale di Milazzo l'assessore regionale del Territorio e dell'Ambiente, Maurizio Croce, e il commissario straordinario dell'Authority, Antonino De Simone, sigleranno il documento con il quale si perfezionerà il passaggio definitivo all'Autorità portuale delle aree portuali e demaniali regionali, già previsto con Decreto ministeriale del 1999.

Si definisce dunque, nonostante le polemiche sorte nelle scorse settimane sulla necessità ribadita in più di una occasione dall'ex assessore regionale Nino Beninati di una legge per rendere efficace tale passaggio, la consegna delle aree che rappresenta un passo importante non solo per la gestione delle stesse quanto in proiezione futura in vista dell'ormai scontato accorpamento di Messina e quindi di Milazzo con Gioia Tauro. Un problema, questo delle aree che si stava trascinando da ben 16 anni e che aveva determinato anche qualche discrasia tra l'Autorità portuale e la Regione. Infatti sulla base di un accordo stipulato nel 2000 tra Ministero e Regione, l'Autorità portuale avrebbe dovuto versare una parte dei canoni demaniali alla Regione che, a sua volta, avrebbe coperto le spese di manutenzione. In realtà l'accordo non mai stato rispettato da entrambe le parti e l'Autorità portuale messinese ha sostenuto di aver effettuato spese di manutenzione nel corso degli anni superiori rispetto ai canoni introitati. Ora la questione dovrebbe, salvo ricorsi, definirsi.

Diversa invece la situazione relativa alle aree in cui insistono la Raffineria e la Centrale termoelettrica che rientrano nel demanio marittimo statale.

In questo caso il passaggio definitivo è stato regolarizzato e reso definitivo. Al di là delle varie competenze sarà opportuno come sostenuto anche dall'Amministrazione che le somme introitate vengano reimpiegare a favore del territorio.

tirreno

Milazzo accoglie come meglio non poteva i crocieristi della Costa Neoriviera

La città di Milazzo, nella mattinata di ieri, ha riservato una splendida accoglienza nei confronti della nave della Costa Crociere, infatti la Neoriviera è sbarcata nella città questa mattina e i servizi tramite navette hanno permesso ai turisti di poter visitare i luoghi più suggestivi del nostro territorio. Da elogiare la volontà di coloro che si sono preoccupati di regalare il loro tempo e la loro disponibilità solo per il senso di ospitalità e per l'orgoglio di presentare la propria terra agli altri. Grande l'impegno profuso dall'assessorato al turismo rappresentato da Pier Trimboli, in grado di coinvolgere volontari scuole e guide turistiche al fine di far dimenticare alla compagnia di navigazione gli spiacevoli inconvenienti di tre anni fa, con le multe alla società di navigazione e il rogo della raffineria che impedì ai crocieristi di fare scalo dato i cattivi odori. I crocieristi, grazie ad un servizio navetta autoizzato dall'**Autorità Portuale**, hanno potuto vedere e toccare con mano le bellezze del luogo a partire dal Castello, patrimonio culturale del centro storico milazzese. Un plauso anche ai commercianti che, sensibilizzati, hanno lasciato i locali e negozi aperti anche durante l'orario di chiusura. Anche al personale di bordo della Costa è stata data la possibilità di visitare la Città, effettuando riprese per eventuali spot e organizzare nuovi sbarchi sul territorio. Milazzo infatti, ha tutte le carte in regola per diventare porto turistico e non solo commerciale. La Pro Loco, a tutti coloro che scendevano dalla nave, ha consegnato un dono di benvenuto, consegnato anche al comandante della nave Cosin i, allo scopo di intraprendere una duratura collaborazione tra la compagnia di navigazione e la Città milazzese. Da ricordare che la nave Neoriviera, costruita ostruita nel 1999 a St. Nazaire in Francia, è un esempio di modernità e avanzata tecnologia.

Pi.Ge

la decisione in una riunione di ieri: fasce orarie ed eccezioni, ecco come andr

Chiuderanno gli svincoli di Bocchetta e Tremestieri

A sud autorizzati solo i mezzi pesanti che dovranno imbarcarsi sui traghetti

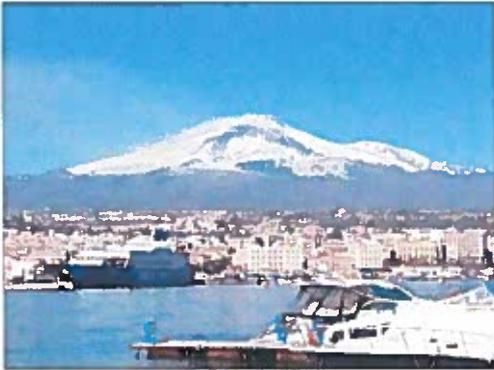
Scuole e svincoli chiusi. Il pomeriggio del 10 maggio per muoversi in città bisognerà essere molto pazienti e lungimiranti. Al termine di una riunione conclusasi nel tardo pomeriggio con l'assessore Gaetano Cacciola e lo staff del dipartimento Mobilit, la Polizia Stradale, il Cas e la polizia municipale sono state le chiusure degli svincoli di Tremestieri e Bocchetta. Tremestieri: dalle 14.30 alle 17.30 di mercoledì prossimo resterà chiuso. Unica eccezione per i mezzi pesanti diretti o provenienti dal porto di Tremestieri e che quindi, utilizzano la chiocciola e non interferiscono con la 114, da dove deve passare il Giro d'Italia.

Bocchetta: sarà sempre possibile entrare in autostrada da questo svincolo. Sarà invece chiusa l'uscita dalla tangenziale verso la città a tutti i mezzi dalle 15.30 alle 17.30. Questo per evitare che il flusso di auto intasi la circonvallazione, unica via alternativa utilizzabile per attraversare la città durante le fasi del circuito cittadino. Per entrare in autostrada c'è sempre la possibilità di utilizzare anche lo svincolo di Giostra, zona meno interessata dalla carovana rosa. Per entrare in città e per gli imbarchi, si potrà utilizzare Messina Centro dove per, nell'incrocio Viale Europa-via La Farina, si potranno creare delle

code in prossimità temporale del passaggio dei ciclisti. Nel resto del pomeriggio probabile che il servizio di controllo garantirà un transito in sicurezza verso sud e verso il porto. Va ricordato che le strade saranno chiuse al traffico e sgomberate dalle auto in sosta dalle 14.30. Per oltre due chilometri saranno transennate nel circuito di oltre 6 km del centro città. Sconsigliati gli spostamenti pomeridiani ed in ogni caso opportuno lasciare la propria auto al di sopra della linea di transito del gruppo. Ieri mattina altra riunione per definire i percorsi alternativi dei mezzi pubblici: orario ridotto nel pomeriggio, ci saranno integrazioni fra bus e tram, il dettaglio nella conferenza stampa di domani.(d.b.)

Porti: Comuni Amici organizza accoglienza a Catania

Crocieristi troveranno anche assessore Barbagallo



(ANSA) - PALERMO, 3 MAG - Sarà domani la seconda giornata di accoglienza dedicata ai crocieristi in arrivo al porto di Catania, organizzata da Comuni Amici in collaborazione con il Catania Cruise Terminal. Nel pomeriggio ci sarà anche l'assessore regionale Anthony Barbagallo. Dopo il successo della prima giornata di eventi dedicata all'accoglienza dei crocieristi in arrivo al porto di Catania, che si è svolta il 26 aprile, prosegue la partnership tra Comuni Amici e Catania Cruise Terminal per la gestione degli spazi dedicati all'accoglienza dei crocieristi. I comuni che parteciperanno sono: Mirabella Imbaccari con l'artigianato del tombolo e i prodotti tipici; Aidone con gli aromi tipici e l'olio; Barrafranca con artigiani, mandorle, oli biologici e tartufi; Piazza Armerina con i mosaici e il gelato artigianale; Enna con la Settimana Santa e il Gogòl, l'Oscar del sorriso; Pachino-Marzamemi, con il pomodorino e le altre eccellenze del territorio.

La Sicilia

Comuni Amici Al porto di Catania

Tombolo e pomodorini e "benvenuti in Sicilia"

Catania. Secondo appuntamento oggi con l'iniziativa ideata da Comuni Amici e Catania Cruise Terminal, in collaborazione con l'Autorità portuale etnea presieduta dall'avv. Andrea Annunziata. L'accoglienza siciliana proseguirà con il "benvenuto" ai 2mila passeggeri e mille membri d'equipaggio della nave da crociera americana Celebrity Constellation.

In questa seconda giornata i Comuni Amici presenzieranno con stand per degustazioni di prodotti tipici dell'Isola, musica siciliana e con gli sbandieratori "leoni reali" di Camporotondo Etneo. Assieme a loro, i Comuni di Mirabella Imbaccari con l'artigianato del tombolo, Aidone con gli aromi tipici e l'olio, Barrafranca con artigiani, mandorle, oli biologici e tartufi e con l'artista Roberto Caputo, celebre per le sue collaborazioni con Dolce & Gabbana, Piazza Armerina con i mosaici e il gelato artigianale, Enna con la Settimana Santa, Pachino e Marzamemi con il pomodorino e le altre eccellenze del territorio.

Il piano rientra nell'ambito del progetto sul waterfront, voluto dal Comune e dall'Autorità Portuale di Catania e nasce dalla volontà di offrire ai turisti una giusta ospitalità e di promuovere, nel contempo, il territorio. Per questo motivo è stata creata un'isola con i "Comuni Amici", con tutte le informazioni sul territorio. Oggi l'assessore regionale al turismo Anthony Barbagallo verrà premiato con il Gogòl, l'Oscar del Sorriso, decorato per l'occasione con il simbolo della Regione Siciliana.

"Italia non può ospitare tutti i migranti", pm Catania in audizione al Senato



"Potere comprendere chi finanzia le **Ong** potrebbe dare indicazioni molto utili". Lo ha detto il procuratore di Catania, Carmelo Zuccaro, in audizione davanti alla Commissione Difesa del Senato. **"Sarebbe utile fornire all'autorità giudiziaria strumenti utili all'individuazione delle fonti di finanziamento"**, ha spiegato.

Negli organici delle Ong ci sono profili non proprio collimabili con quelli dei filantropi" denuncia il procuratore, che aggiunge: "Un'indagine in tal senso avrebbe grande rilevanza". **"Le organizzazioni mafiose italiane - continua il pm - appetiscono all'ingente quantità di denaro erogato per l'assistenza ai migranti"**.

[Orlando: "Nessun illecito disciplinare per pm Catania"](#)

"Non ho chiesto ai servizi di sicurezza di avere dati sulle Ong, perché non potrei utilizzarli processualmente, dispongo di dati forniti da Frontex e dalla Marina militare", ha chiarito ancora Zuccaro.

"Non mi sento condizionato. Auspico che il Csm ci metta in condizione di operare nel modo migliore".

"Il nostro focus non sono le Ong - ha continuato il Procuratore - ma il traffico di esseri umani, e il fenomeno indotto di chi specula, sul territorio italiano, per accaparrarsi i finanziamenti. **Sarebbe uno strumento utile alle indagini potere intercettare le comunicazioni dei telefoni satellitari utilizzati dagli scafisti per la richiesta di soccorso**. Potrebbero emergere dati utili per la loro identificazione".

L'Italia, evidenzia poi Zuccaro, "non è in grado di ospitare tutti i migranti, compresi quelli economici".

- segue

"Non vi è alcuna frattura tra uffici. Partecipiamo frequentemente a riunioni e c'è sempre uno scambio di informazioni notevole. Diverso è che si operi in certe situazioni con strumenti diversi", ha poi chiarito Zuccaro in Commissione Difesa rispondendo a una domanda su eventuali contrasti tra Procure in materia di indagini sui migranti. La questione riguarda soprattutto la procura di Siracusa, dopo l'audizione di ieri del procuratore Francesco Paolo Giordano, sempre in commissione al Senato.

"Il procuratore di Siracusa credo che abbia sottolineato il fatto che ove si tratta di aggredire i trafficanti la procura di Siracusa non ha nessuna competenza perché il reato è di competenza della procura distrettuale, questo taglia la testa al toro su qualsiasi possibile ipotesi di contrasto", ha spiegato Zuccaro.

"Non ho alcuna intenzione - continua - di fare di tuttata l'erba un fascio. Ci sono organizzazioni che nel loro operato hanno dimostrato in maniera chiara e inequivocabile che operano per ragioni di solidarietà. **Save the Children e Medici senza Frontiere non devono dimostrare a nessuno qual è il fine per il quale agiscono.** Nessun interesse investigativo si può avere nei confronti di queste organizzazioni".

"Dicendo questo non dico che tutte le altre vanno messe sullo stesso piano - ha spiegato - ma se qualcuna batte bandiera di Paesi non collaborativi o si rifiuta di comparire davanti a questa commissione per chiarire come viene finanziata **io ho il dovere di segnalare che questo deve meritare l'attenzione dell'autorità investigativa**".

"La presenza di ufficiali di polizia giudiziaria sulle navi delle Ong - aggiunge - potrebbe essere una scelta utile, non per controllarle ma perché possono fare rilievi che il personale delle Ong non è autorizzato a fare"

La presidente della commissione parlamentare Antimafia **Rosy Bindi proporrà domani all'ufficio di presidenza di convocare in audizione, per il 9 maggio, il procuratore di Catania,** "anche per un approfondimento sul ruolo della criminalità mafiosa nel traffico di migranti verso il nostro Paese". A riferirlo è una nota dell'Antimafia.

In **crociera** tutto l' anno: la "Regina del Mediterraneo" sceglie Palermo

Non solo Costa Fascinosa e MSC Splendida, anche La "Regina del Mediterraneo" attraccherà a Palermo e lo farà d' inverno. La nave Costa Diadema ha già programmato ben 20 sbarchi in città. Sei tra novembre e dicembre 2016 e 14 l' anno successivo. La Diadema ha una terrazza (quella del ponte 5), lunga oltre 500 metri e su cui si affacciano bar e ristoranti. Ben tre piscine, di cui una con copertura semovente, un campo polisportivo e un percorso jogging esterno lungo 200 metri. Contiene 1.862 cabine di cui 141 all' interno dell' area benessere, 756 con balcone privato, 64 suite tutte con balcone privato, 11 suite all' interno dell' area benessere. Trasporta ben 4.947 passeggeri, di cui 1.253 membri dell' equipaggio. Sembra dunque destinato a non fermarsi l' arrivo massiccio di croceristi così come il percorso di destagionalizzazione . Lo scorso 18 aprile l' attracco contemporaneamente di due gioielli del mare hanno portato in città rispettivamente 3.800 e 3.959 croceristi più 1.110 e 1.325 membri dell' equipaggio, per un totale di 10.203 persone. Uno sbarco della stessa portata si era già verificato l' 11 aprile. Approfondimenti Sosta a Palermo per due **navi** da **crociera**, attese 10 mila persone 17 aprile 2017.

Luci e ombre del turismo crocieristico in Sicilia

PALERMO. Milazzo esce dalla black list, Palermo fa cifre record e Messina è l'unica realtà che si prevede in crescita. Stiamo parlando del turismo crocieristico in Sicilia. Primo banco di prova lo scorso aprile con i primi ponti di primavera. Una vera e propria rinascita turistica grazie ai numerosi approdi. A certificare il boom di presenze nella settimana di Pasqua è stato il portale Edreams nel suo consueto report che analizza il flusso di visitatori tra prenotazioni in hotel, e accessi in aeroporto e porto. Ma anche il ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, ha certificato il trend parlando di «boom del turismo internazionale in Italia in queste vacanze Pasquali, ma soprattutto nei luoghi minori, nelle città d'arte e nel Mezzogiorno, ad iniziare da Napoli e Palermo». Il capoluogo siciliano ha fatto registrare un boom di turisti nei primi quattro mesi del 2017. Ottomila crocieristi hanno invaso Palermo per il weekend di Pasqua. Un trend decisamente positivo che si conferma da anni ed è destinato a crescere ulteriormente in vista del 2018 con le iniziative legate a Capitale della Cultura e a Manifesta, la più importante biennale di arte contemporanea in Europa. " Come alcuni studi hanno dimostrato - ha affermato il presidente dell' **autorità portuale** Vincenzo Cannatella -, Palermo è una meta che piace sicuramente per la sua localizzazione geografica, punto d'accesso strategico per numerose destinazioni come Cefalù, il Trapanese e la Valle dei Templi. Ma è soprattutto la città ad attrarre i crocieristi che sbarcano direttamente nel suo centro storico e possono usufruire dell'offerta di numerosi e differenziati itinerari artistici e culturali ". Dopo essere state tre anni fa nella black list, al porto di Milazzo sono tornate le grandi navi da crociera con la " Neoriviera " di Costa Crociere . Una splendida accoglienza tramite navette ha permesso ai turisti di poter visitare i luoghi più suggestivi del territorio. Grande l'impegno profuso dall'assessorato al turismo guidato da Pier Trimboli, in grado di coinvolgere volontari scuole e guide turistiche per far dimenticare alla compagnia di navigazione gli inconvenienti di tre anni fa, con le multe alla società di navigazione ed il rogo della raffineria che impedì ai crocieristi di fare scalo dato i cattivi odori. Anche al personale di bordo della Costa è stata data la possibilità di visitare la Città, effettuando riprese per eventuali spot per organizzare nuovi sbarchi. **STIME IN CALO.** Tuttavia, secondo le previsioni di Risposte Turismo il traffico crocieristico registrerà quest'anno in Italia un drastico calo scendendo da 11,1 a 10,3 milioni di passeggeri movimentati. Una tendenza alla quale, soprattutto a causa delle cancellazioni per i mesi di novembre e dicembre decise da Costa Crociere, non si sottrarranno i porti siciliani. Palermo, in particolare, dai 510mila passeggeri dell'anno scorso

- segue

potrebbe scendere attorno ai 450mila. Una quota che la colloca all'ottavo posto della classifica dei porti crocieristici italiani, dietro La Spezia e davanti a Cagliari. A precedere il primo degli scali siciliani sono i colossi quali Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova, ma anche Savona e Livorno. Catania, al quindicesimo posto, dai 99mila passeggeri scenderebbe agli 85mila, precedendo solo una sola piazza Trapani che registrerebbe un forte calo passando da 81mila a 55mila passeggeri. Conquista la posizione numero 24 lo scalo di Giardini Naxos nel quale lo scorso anno sono approdati 44mila passeggeri e con una previsione per l'anno in corso di 33mila. In controtendenza, tra tutti, sorride solo Messina che, a ridosso della top ten, occupa l'undicesima posizione e vedrebbe salire i suoi passeggeri da 367mila a 382mila per un 4% in più di movimenti totali. "Undici milioni di passeggeri era il numero attorno al quale oscillava il traffico crocieristico in Italia, a volte superando tale soglia, a volte scendendo al di sotto di essa - spiega Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo -. Dopo due anni di crescita e stabilità però il 2017 farà registrare un numero ampiamente inferiore alla citata soglia, risultato da leggere senza dubbio in chiave critica ma ancor più quale monito per il futuro. Più di metà dei primi dieci scali nazionali registrerà una contrazione - continua di Cesare - in qualche caso significativa, come Venezia che dopo aver perso la terza posizione nella top ten del Mediterraneo (segue Barcellona, Civitavecchia e Palma de Mallorca) potrebbe perdere anche la quarta e scendere al quinto posto; gli imbarchi/sbarchi, ancor più dei transiti, sono infatti in progressiva contrazione, e la domanda di italiani che vanno in crociera non sembra poter tornare ai numeri che si registravano qualche anno addietro". "C'è bisogno di attenzione, di investimenti e di coordinamento per assicurarsi che la crocieristica per l'Italia continui a rappresentare un settore foriero di grandi risultati" conclude di Cesare.

SCENARIO MONDIALE. Secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, nel 2017 il Mediterraneo potrebbe registrare la quota percentuale sul totale mondiale più bassa degli ultimi 10 anni, pari al 15,5%, rispetto al 18,3% del 2016 e al 16,4% del 2007. Le previsioni per l'anno in corso, vedono, al primo posto i Caraibi (35,6%), seguiti dal Mediterraneo (15,5%) e dall'Europa extra Mediterraneo (11,5%). Tra le aree mondiali spicca la quota dell'Asia (10,9%) sempre più vicina al podio nonostante 10 anni fa fosse all'1,5%, a dimostrazione della crescita del mercato crocieristico in quell'area geografica.

Antonio Domenico Bonaccorso

Messinese e Siciliano a Roma candidano Gela a sede della piattaforma logistica

Sull' hub del Mediterraneo individuati alcuni investitori

Con una relazione basata su studi preliminari già condotti da società qualificate, il sindaco Domenico Messinese ha esposto ieri nella sala del Senato della Repubblica in Santa Maria in Aquiro a Roma, l'attendibilità tecnica di un'ipotesi operativa di realizzare una piattaforma logistica nazionale adeguata ai flussi attuali e potenziali che transitano nel Canale di Sicilia. Il primo cittadino ha puntato l'attenzione sui nuovi flussi derivati dall'apertura del canale di Suez con navi costrette a passare dallo stretto di Gibilterra dove si trova l'unico approdo in grado di ormeggiare una sola nave per volta.

«Come indicato dall'Onu e dalla stessa Unione Europea, che concorre a realizzare il Programma delle Reti TEN-T - ha detto Messinese-, si ritiene di fondamentale importanza la realizzazione di un hub portuale nel Mediterraneo, per il trans-shipment dei containers, in grado di collegare tramite fider, gli attuali porti esistenti che altrimenti sarebbero marginali nel trasporto merci marittimo. Da un'analisi condotta sull'orografia dei fondali, a sud della Sicilia, si è rilevato che è possibile realizzare soltanto nel golfo di Gela una infrastruttura portuale offshore che possa essere utilizzata da hub logistico. Questa piattaforma, totalmente sganciata dalla terra ferma è in grado di riportare al centro del commercio marittimo l'Italia, andando a collegare tramite fider gli attuali porti italiani, ridando loro competitività».

Per rendere competitivo il progetto è stato proposto inoltre agli interlocutori istituzionali un regime di sospensione d'Iva, permettendo di attivare un polo logistico nella matrice mare-terra-aria, unico nel Mediterraneo, in grado di servire l'Europa occidentale, con un accesso privilegiato al Nord Africa, ai Balcani e al Medio Oriente, aree importanti da un punto di vista energetico e commerciale, che troverebbero nel territorio geleso una zona economicamente vantaggiosa per la manipolazione delle merci. L'infrastruttura può fornire la soluzione anche per la loro manutenzione, che allo stato attuale è svolta solo nei cantieri navali coreani: con delle darsene offshore, ospitate presso la nuova infrastruttura portuale, si rilancerebbe la cantieristica navale italiana, mentre le attività produttive delle aree agricole e industriali della Sicilia, potrebbero beneficiare dell'accesso competitivo al mercato globale della trasformazione e manipolazione dei prodotti. All'incontro romano hanno preso parte anche il vice sindaco Simone Siciliano, oltre a numerosi senatori, tra i quali Bartolomeo Pepe, Giovanni Mauro, Michelino Davico e Giuseppe Ruvolo, studiosi e stakeholders. «Il trasversalismo geografico, oltre che politico, dei nostri interlocutori - ha commentato il Siciliano - confermano l'autorevolezza di un progetto che tra dieci anni potrebbe essere realizzato in Tunisia, a causa dell'ennesimo disinteresse o di una nuova opportunità mancata a cui il nostro Mezzogiorno è condannato da tempo».

Il direttore della società di consulenza Goldwater, Marco Romani, ha rivelato di aver individuato un panel di investitori e a breve sarà avviata una selezione di manifestazioni d'interesse.

Il Secolo XIX

La Spezia, "bomba" Forcieri sulle elezioni

L' ex sottosegretario si candida a sindaco scatenando la dura reazione del Pd: «Un fatto inaudito»

LA SPEZIA. «Tantissimi mi hanno chiesto di farlo. Non potevo deluderli». Lorenzo Forcieri tira dritto. Si candida sindaco e non pensa di lasciare una chiazza d' olio, grande come un lago, sulla strada del suo (ex) Partito democratico mentre ingrana la quarta verso palazzo Civico. «Andrò io al ballottaggio. E' una certezza», dice con un ghigno somnion mentre riempie il bar Centrale di piazza Beverini nel cuore della città levantina dove l' ex presidente dell' **Autorità portuale** è l' uomo del giorno.

E un sorriso sotto i baffi parte anche dal vicino point di Spezia Popolare dove alcuni militanti della lista che sostiene il centro destra dichiarano il proprio, formale, sconcerto per un altro candidato in più.

In realtà sanno che i voti in ballo, con Forcieri candidato, sono tutti nel centrosinistra e a rimetterci rischia di essere Paolo Manfredini, socialista, aspirante sindaco del centrosinistra.

«Ho votato alle primarie di domenica ma non dico per chi - prosegue Forcieri -. In settimana mi cancellerò dal Pd, realtà che ho contribuito a formare e che ha tradito le sue radici evitando di consultare la gente per le

amministrative della Spezia». Il nodo per Forcieri è tutto lì. Lo stesso che è rimasto in gola anche a Franco Vaira, medico oncologo dell' ospedale San Bartolomeo di Sarzana e vice sindaco in pectore di Forcieri. Per alcune settimane è stato in ballo per le primarie mai fatte del centrosinistra.

Soddisfazione che si è trasformata in lenta agonia.

«Hanno tradito le aspettative della gente di centrosinistra», osserva Vaira seduto al fianco di Forcieri e pronto a rinfacciare al partito che lo ha tenuto in bilico per giorni tutto quello che non va, come si fa con un' ex fidanzata.

«Non mi faccio problemi a essere in una lista concorrente - dice Vaira che ribalta la visuale - è il Pd a doversi chiedere perché sia andata così».

Insomma non le manda a dire il duo Forcieri-Vaira con l' ex presidente dell' **Autorità portuale** - ancora interessato dall' indagine sugli appalti che ha decapitato il porto levantino - scomunicato dalla segreteria provinciale del Pd ma ha lo stesso obiettivo, garantire la più ampia copertura vaccinale possibile». La sfumatura è sulla «consapevolezza», dicono i 5 Stelle, che incassano il sostegno di Guido Silvestri, immunologo italiano dell' Università di Atlanta. Silvestri si dice soddisfatto dalla collaborazione in serata con una nota al veleno: «Mai nella storia della nostra organizzazione politica locale è accaduto un fatto

- segue

simile: candidarsi sindaco contro il centro sinistra da iscritto Pd. Si vuole minare la solidità del partito». Un anatema.

Per Forcieri, forse, una medaglia. Di certo dalle parti di via Luniglana - sede provinciale Pd - finisce nella lista dei dinamitardi. Pericolo pubblico numero uno del centrosinistra con tanto di tessera. Lui non si scompone. In settimana, senza affanni, rivela di restituirla mentre sull' inchiesta dice «di essere in pace con me stesso e con la coscienza».

Non ho fatto niente di male.

Ho lavorato per la città. I fatti sono lì a dimostrarlo e la verità verrà fuori».

MARCO TORACCA

Propeller in Grecia, conclusa la 3 giorni di incontri



Si è tenuta dal 24 al 26 Aprile la **III Missione Internazionale del The International Propeller Clubs in Grecia** che ha coinvolto l'intero cluster marittimo Italiano. La tre giorni, che ha visto una quarantina di delegati da 12 Propeller Clubs italiani, guidati dal presidente Nazionale Umberto Masucci e dai vice presidenti nazionali Giorgia Boi (Genova), Riccardo Fuochi (Milano), Fabrizio Zerbini (Trieste), ha rafforzato le relazioni fra Italia e Grecia grazie ad una serie di Convegni e business meetings. Significativo l'incontro con il ministro dello Shipping Panagiotis Kouloumpris. Il ministro greco ha sostenuto la grande importanza della cooperazione italo-greca nel settore dello shipping, affidando al The International Propeller Clubs anche un messaggio in tal senso per il Ministro Delrio. Le tre sessioni Shipping, Ports e Università sono state preparate, coordinate e condotte da Fabrizio Vettosi, Alessandro Panaro e Giorgia Boi.

Da sottolineare in particolare la presenza di Maria Cristina Farina (ministero Infrastrutture e Trasporti), Andrea Agostinelli (Comando Generale (Capitanerie di Porto), Pietro Spirito (presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale), Paolo Ferrandino (segretario generale Autorità di Sistema Portuale Ravenna). "Sono molto lieto dell'esito di questa missione che conferma e consolida i legami di amicizia e commerciali con il mondo dello shipping Greco e che conferma il ruolo del Propeller come soggetto aggregante dell'economia marittima e logistica italiana - ha dichiarato Umberto Masucci, presidente del The International Propeller Clubs -."Tutte le componenti, Shipping, Portualità, Logistica e Università, hanno espresso contenuti di grande valore e interesse e questo ci da grande fiducia nel continuare questo tipo di attività anche in futuro".

MISSIONE PROPELLER IN GRECIA: GRANDE SUCCESSO E APPREZZAMENTO DI OPERATORI E ISTITUZIONI



Si è tenuta dal 24 al 26 Aprile la III Missione Internazionale del The International Propeller Clubs in Grecia che ha coinvolto l'intero cluster marittimo Italiano.

Atene, 3 maggio 2013 – La 3 giorni, che ha visto una quarantina di delegati da 12 Propeller Clubs italiani, guidati dal Presidente Nazionale Umberto Masucci e dai Vice Presidenti nazionali Giorgia Boi (Genova), Riccardo Fuochi (Milano), Fabrizio Zerbini (Trieste), ha visto rafforzarsi le relazioni fra Italia e Grecia grazie ad una serie di Convegni e business meetings conclusasi con un incontro con il Ministro dello Shipping Panagiotis Kouloumpris : il Ministro greco ha sostenuto la grande importanza della cooperazione italo-greca nel settore dello shipping, affidando al The International Propeller Clubs anche un messaggio in tal senso per il Ministro Del Rio. Le tre sessioni Shipping, Ports e Università sono state preparate, coordinate e condotte da Fabrizio Vettosi, Alessandro Panaro e Giorgia Boi.

Da sottolineare in particolare la presenza di Maria Cristina Farina (Ministero Infrastrutture e Trasporti), Andrea Agostinelli (Comando Generale (Capitanerie di Porto), Pietro Spirito (Presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale), Paolo Ferandino (Segretario Generale Autorità di Sistema Portuale Ravenna).

“Sono molto lieto dell’esito di questa missione che conferma e consolida i legami di amicizia e commerciali con il mondo dello shipping greco e che conferma il ruolo del Propeller come soggetto aggregante dell’economia marittima e logistica italiana” -ha dichiarato Umberto Masucci, Presidente del The International Propeller Clubs -” Tutte le componenti, Shipping, Portualità, Logistica e Università, hanno espresso contenuti di grande valore e interesse e questo ci dà grande fiducia nel continuare questo tipo di attività anche in futuro”.

IL PROPELLER MILANO ALLA MISSIONE NAZIONALE IN GRECIA

La presenza milanese del Propeller alla missione nazionale in Grecia era composta da 6 delegati guidati dal Presidente Riccardo Fuochi che ha tenuto i saluti ed un intervento alla PORT SESSION: “A smooth sea never made a skilled sailor” The challenges of the new maritime scenarios in the Mediterranean sea del 25 Aprile ” riportando i grandi cambiamenti internazionali che stanno profondamente mutando lo scenario globale dello shipping e della logistica. Fuochi, dopo aver ricordato l’importanza di una visione unitaria fra Shipping e Logistica, ha poi tenuto un approfondimento sul grande progetto cinese sulla nuova via della seta (OBOR) che unirà Europa e Asia auspicando azioni congiunte fra i cluster marittimo-logistici greco ed italiano

BUSINESS & DIPLOMAZIA/1

Pechino cerca un contraltare agli Stati Uniti

di Giuliano Noci

L'ulteriore investimento di Hna - divenuto ora primo socio con una quota del 10% in Deutsche Bank - ci riporta ad un tema chiave: quali le strategie della Cina nei confronti dell'Europa.

La risposta al quesito ci impone di ricorrere ad alcuni numeri e indicatori in grado di aiutarci a contestualizzare lo stato dei rapporti bilaterali. L'Europa nel suo complesso rappresenta il più importante mercato di destinazione delle merci cinesi (per un controvalore di quasi 500 miliardi di Euro); il vecchio Continente ha

nel contempo attratto negli ultimi anni un'enorme massa di investimenti in operazioni di M&A dall'ex Impero di Mezzo: basti pensare che solo nel 2016 abbiamo assistito a investimenti per 35 miliardi di euro (+77% rispetto al 2015). L'ammontare degli investimenti in titoli quotati nelle Borse europee è cresciuto in misura molto significativa (basti solo pensare a quanto successo in Italia negli ultimi anni con l'acquisizione di quote di minoranza, ma miliardarie, nei titoli più importanti quotati a

Milano). Sono lievitati infine gli investimenti in infrastrutture (tra gli altri il porto del Pireo e un aeroporto in est Europa). E siamo probabilmente solo all'antipasto.

Assistiamo insomma ad un radicale cambiamento di rotta rispetto ad un percorso che aveva portato il governo di Pechino a guardare - negli anni '90 e nei primi anni del nuovo millennio - prevalentemente agli Usa e a trascurare i Paesi europei. Quali le ragioni di un interesse così elevato?

Continua ▶ pagina 27

L'ANALISI

Giuliano Noci

Pechino cerca un contraltare agli Stati Uniti

▶ Continua da pagina 1

Molteplici e di natura sia economica sia politica, conseguenti a processi di trasformazione industriale interna e a ragioni di natura prettamente finanziaria. Ma cerchiamo ora di fare un po' d'ordine. Se ci poniamo da una prospettiva di business, dobbiamo allora ricondurre questo grande interesse per l'Europa - e per l'Italia - al varo del piano Made in China 2025: un imponente progetto di pianificazione industriale che intende orientare la produzione cinese verso logiche di forte automazione produttiva, una scelta sempre più spiccatamente indirizzata verso l'innovazione di prodotto in un orizzonte di sostenibilità industriale. In questo senso, la Cina ha bisogno come il pane del know-how di molte imprese europee per favorire/accelerare un processo di cambiamento tutt'altro che semplice. Non meno rilevanti sono le ragioni di natura geo-politica: la Cina ha bisogno di creare un contraltare agli Usa nella prospettiva della realizzazione di un dialogo strategico nei confronti di un con-

tinente che unisce alla forte interconnessione dal punto di vista dell'economia anche una posizione geografica prospiciente ad un'Africa, che per la sua disponibilità di risorse naturali già rappresenta un target relevantissimo per l'ex Impero di mezzo. Né dobbiamo inoltre dimenticare il bisogno di diversificazione degli investimenti finanziari fino a poco tempo fa quasi esclusivamente orientati sui titoli del debito pubblico americano. Il varo del progetto One Belt One Road - ovvero lo stanziamento di centinaia di miliardi di dollari per due moderne Vie della Seta (una terrestre e l'altra marittima) - rappresenta del resto il completamento di un disegno in cui economia e politica si intrecciano fino a diventare un tutt'uno; se da un lato Obor è un grande progetto infrastrutturale per garantire vie commerciali moderne e affidabili ai prodotti di esportazione, esso rappresenta dall'altro una piattaforma di influenza politica di una Cina che intende proiettarsi sempre più ad ovest, sfruttando la parziale lontananza del timoniere nord americano. Giova a questo proposito ricordare che ad oggi hanno aderito al progetto ben 65 Paesi, tra cui l'Italia. Da questo nuovo scenario, l'Europa può trarre qualche vantaggio? Si riesce a far leva sull'enorme interesse cinese per il vecchio continente chiedendo in cambio contropartite concrete. Ad esempio, tra le altre, la rimozione di vincoli (tariffari e/o doganali) sui propri prodotti; così come la possibilità di accedere all'enorme mercato sanitario e farmaceutico cinese delineando in Cina per via del progressivo innalzamento dell'età media della

popolazione. E ancora: una competizione più fair con riferimento a tecnologie e servizi acquistati dagli enti pubblici cinesi. Perché questo scambio si realizzi è ovviamente indispensabile che l'Europa si muova in modo univoco e parli con una voce sola per poter così mettere in gioco quella massa critica in grado di conferire maggior peso e credibilità alle richieste formulate. Le rotte che portano l'Europa in Cina si moltiplicano e sono sempre più frequentate. Particolarmente - una felice sorpresa - dall'Italia.

GIULIANO NOCI/ANSA

Il Nautilus

Panama Canal transito con carburante green del bunker



PANAMA – Il Canale di Panama rappresenta un'infrastruttura strategica per i flussi commerciali dall'Atlantico al Pacifico e viceversa, oltre ad essere di vitale importanza per lo shipping mondiale, soprattutto dopo l'allargamento. Infatti, dei flussi merceologici in transito, il 51,2% è rappresentato dal traffico Asia – U.S. East Coast; il 17,5% da quello West Coast South America – U.S. East Coast; il 10,6% West Coast South America – Europe; 7,8% West Coast Central America – U.S. East Coast ed infine il 6% dall'Europe – U.S. & Canada West Coast.

Dalla settimana scorsa le navi che attraversano il Canale sono obbligate ad utilizzare per la loro propulsione combustibile leggero (combustibile di distillazione). La Panama Canal Authority con la sua ordinanza, la n. A – 15- 2017 del 19 aprile ultimo, obbliga le navi prima di attraversare il Canale a passare dall'olio combustibile pesante, vale a dire il combustibile residuo, a quello leggero di distillazione.

Le navi che intendono scalare i terminal dei porti del Pacifico o dell'Atlantico saranno autorizzate a utilizzare carburanti pesanti (residui) solo durante la loro sosta all'ancoraggio, con l'obbligo di eseguire il passaggio da carburante pesante a leggero per gestire le loro propulsioni prima di entrare nelle acque della Canale.

Le navi che scelgono di bruciare combustibile pesante nei loro motori ausiliari, nelle caldaie e nelle attrezzature ausiliarie, devono passare al carburante leggero almeno due ore prima del loro transito; solo dopo aver completato il passaggio a carburante leggero dette navi saranno considerate dall'Autorità Marittima pronte per il transito del Canale. Mentre, le navi che arrivano solo per scalare un porto del Pacifico e dell'Atlantico, senza voler transitare per il Canale, possono essere autorizzate a procedere da e verso il terminal portuale utilizzando combustibile pesante, inclusi i motori principali di propulsione.

Queste navi non saranno soggette al requisito di sostituzione del combustibile. E ancora, tutte le navi che arrivano con l'intento di transitare sono obbligate a registrare sul giornale di macchina e/o sull'oil record book. Le voci del giornale di bordo devono specificare la data, l'ora d'inizio e fine della sostituzione da combustibile pesante a leggero, e il tenore di zolfo dei combustibili.

Fra le altre note emesse dall'Autorità Marittima, vi è l'avviso di chiusura, dal prossimo 9 maggio al 18, della corsia orientale delle chiuse di Gatun per consentire la manutenzione delle stesse, e senza interruzione del traffico. A partire da marzo 2017, il numero di navi Neopanamax che transitano la nuova corsia è di 5,9/giorno.

Abele Carruezzo