

Dai Porti:

Genova:

"...Nuovo record al terminal Psa di Voltri-Prà..." (The Medi Telegraph)

"...Signorini guiderà Intermed Gateways..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Ansa)

La Spezia:

"...Primo comitato di gestione a Spezia..."

(Il Sole 24 Ore, Ferpress, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Cancian: portualità e logistica..."

(Corriere Marittimo, L'Informatore Navale, Il Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Livorno avanti con il nuovo terminal..." (Il Sole 24 Ore)

"...Nogarini nel comitato di gestione..." (La Nazione Livorno)

"...<<Vertenza>> dialoga con l'Authority..." (La Nazione Livorno)

Piombino:

"...La giornata dello sceicco Al Hashar..." (La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

"...Lotta all'inquinamento: l'AdSP c'è..." (Civonline)

"...RMEI e Game al Forte Michelangelo..." (Civonline)

Napoli:

"...Patto del mare tra Campania e Liguria..."

(Il Sole 24 Ore, Informazioni Marittime)

"...A Napoli il waterfront del Beverello divide pubblico e privato..."

(Informazioni Marittime)

Salerno:

"...Autonomia per tutto l'anno..." (Informazioni Marittime)

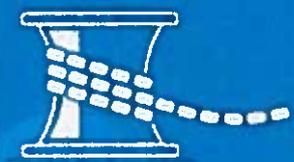
Brindisi:

"...Niente concessione a Bms: comitato portuale saltato..."

(Brindisi Cronaca)

Gioia Tauro:

"...Licenziamenti dipendenti Mct in agitazione..." (Gazzetta del Sud)



INDICE



"...Sindacati, decisi dieci giorni di sciopero..." (Ansa, Gazzetta del Sud)

"...Confindustria preoccupata..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Tremestieri, si parte con gli espropri..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Ridimensionata agenzia Inps..." (La Sicilia, Siracusa News)

Notizie di porti stranieri

The MediTelegraph

Porto di Genova, nuovo record al terminal Psa di Voltri-Pra'

Genova - Il terminal, a marzo, ha movimentato 134.095 teu: il 13% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

Genova - Nel mese di marzo 2017 il terminal Psa di Voltri-Pra' del porto di Genova ha movimentato 134.095 teu, il 13% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno e nuovo record mensile dello scalo. La movimentazione da gennaio a marzo è stata di 360.257 teu, in crescita dell'11% rispetto al primo trimestre 2016. Per l'amministratore delegato del terminal, **Gilberto Danesi**, l'obiettivo raggiunto grazie agli investimenti effettuati «è il risultato congiunto dell'impegno dei lavoratori e della qualità del servizio reso alla clientela».

Porti, Signorini guiderà Intermed Gateways

GENOVA. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona), Paolo Emilio Signorini, da ieri è anche presidente di Intermed Gateways, l' associazione dei porti del Mediterraneo che riunisce Genova, Marsiglia e Barcellona, nata nel 1998 con l' obiettivo di lanciare la sfida ai porti del Nord Europa. La nomina è arrivata al termine della riunione del consiglio direttivo cui hanno partecipato i presidenti dei tre scali: oltre a Signorini, Sixte Cambra (Barcellona) e Christine Cabau (Marsiglia). Con il passaggio di testimone, Genova ospiterà in autunno il MedPort Forum, il forum dei porti del Mediterraneo, con 24 scali, per fare il punto e discutere le nuove sfide del mercato.

Signorini nuovo presidente di Intermed Gateways Genova - Il porto di Genova ospiterà, il prossimo autunno, il MedPort Forum.

Genova - **Riprende nuovo vigore l'alleanza tra i porti di Genova-Savona, Marsiglia e Barcellona.** Oggi a Barcellona si è tenuta la riunione del consiglio direttivo di Intermed Gateways a cui hanno partecipato i tre presidenti degli scali, Paolo Emilio Signorini (Genova/Savona), Sixte Cambra (Barcellona) e Christine Cabau (Marsiglia). Al termine dell'incontro, **la nomina di Signorini quale presidente in carica per l'anno 2017 e il passaggio di testimone a Genova per ospitare, in autunno, l'importante appuntamento MedPort Forum.** La collaborazione tra Genova- Savona, riunite nella nuova AdSP del Mar Ligure Occidentale, Marsiglia e Barcellona ha come primo obiettivo quello di affrontare insieme le nuove sfide poste dal mercato e di costruire una alternativa mediterranea ai porti del nord Europa.

Porti: Signorini alla guida degli scali del Mediterraneo

(ANSA) - GENOVA, 3 APR - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona), Paolo Emilio Signorini, da oggi è anche presidente di Intermed Gateways, l'associazione dei porti del Mediterraneo che riunisce Genova, Marsiglia e Barcellona, nata nel 1998 con l'obiettivo di lanciare la sfida ai porti del nord Europa. La nomina è arrivata ieri a Barcellona al termine della riunione del consiglio direttivo cui hanno partecipato i presidenti dei tre scali: oltre a Signorini, Sixte Cambra (Barcellona) e Christine Cabau (Marsiglia).

Con il passaggio di testimone, Genova ospiterà in autunno il MedPort Forum, il forum dei porti del Mediterraneo, con 24 scali, per fare il punto e discutere le nuove sfide del mercato.

L'obiettivo dell'associazione è difendere e promuovere l'interesse dei tre porti presso le istituzioni europee ma anche collaborare in mercati strategici come l'Asia. (ANSA).

GOVERNANCE

Primo comitato di gestione a Spezia

Prima riunione, ieri, del nuovo comitato di gestione dell'Adsp del Mar Ligure Orientale alla Spezia, convocato però senza il rappresentante della Regione Toscana che attende di essere nominato. Deliberata la cessione di quote della società partecipata Discover e l'approvazione delle spese relative al Palio del Golfo.

AdSP del Mar Ligure Orientale: oggi il primo Comitato di Gestione. Presidente Carla Roncallo

(FERPRESS) – La Spezia, 3 APR – Si è tenuta stamani la prima riunione del Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale per l’esame degli argomenti all’ordine del giorno. L’insediamento è avvenuto senza il rappresentante della Regione Toscana che non è ancora stato nominato.

“Era necessario procedere all’esame di diverse questioni piuttosto urgenti e quindi, potendo deliberare con i soli componenti nominati, che costituiscono la maggioranza dell’organo e sono rappresentativi oggi anche del territorio di Carrara, siamo andati avanti”- ha detto il Presidente dell’AdSP, Carla Roncallo – . Spero comunque che questa ultima nomina arrivi a breve, in modo da poter portare al Comitato anche alcuni temi chiave che interessano l’Autorità di Sistema.

Hanno quindi preso parte alla prima riunione i componenti del Comitato di Gestione, l’Amm.Roberto Camerini (rappresentante della Regione Liguria), l’Arch. Nicoletta Migliorini (rappresentante del Comune di Carrara), l’Avv.Laura Niggi (rappresentante del Comune della Spezia) il C.V. Francesco Tomas (Comandante e Rappresentante della capitaneria di Porto) ed il C.F. Marco Landi. Presente anche il Presidente del Collegio dei Revisori, Dott. Fabio Calvellini e, come uditore, anche il Dirigente della Regione Toscana Ing. Luca della Santina.

All’ordine del giorno della seduta odierna, iniziata con una sintesi informativa delle attività svolta ed in corso, oltre che delle problematiche in essere, erano l’acquisizione del parere del Comitato sull’approvazione dello Statuto di Pro-mostudi; sulla cessione di quote della società partecipata Discover e sul relativo bando di gara; sull’approvazione delle spese per gli eventi Palio del Golfo e Trofeo Mariperman.

Il Comitato di Gestione ha deliberato positivamente su tutti gli argomenti all’odg.

Authority del Mar Ligure Orientale, alla Spezia il primo comitato di gestione

La Spezia - La Regione Toscana non ha ancora nominato il proprio rappresentante. La presidente Roncallo: «Necessario fare presto».

La Spezia - **Prima riunione del nuovo comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale quest'oggi alla Spezia**, che ha deliberato positivamente sulla cessione di quote della società partecipata Discover e sul bando di gara, oltre che sull'approvazione delle spese relative al Palio del Golfo. Un primo comitato convocato però senza il membro rappresentante della Regione Toscana che attende di essere nominato. «Era necessario procedere all'esame di diverse questioni piuttosto urgenti e quindi, potendo deliberare con i soli componenti nominati, che costituiscono la maggioranza dell'organo e sono rappresentativi oggi anche del territorio di Carrara, siamo andati avanti» ha detto la presidente Carla Roncallo.

L'auspicio è che però si arrivi alla nomina dal membro mancante in tempi rapidi «in modo da poter portare al Comitato anche alcuni temi chiave che interessano l'Autorità di Sistema» ha specificato Roncallo. Alla riunione hanno partecipato i componenti ad oggi nominati per il porto della Spezia e di Marina di Carrara e per gli altri enti competenti. Come uditore per la Regione Toscana era presente il dirigente Luca della Santina. Il comitato di gestione convocato oggi ha deliberato di aderire alla richiesta del comitato delle Borgate del Palio del Golfo per la realizzazione della 92esima edizione della manifestazione con un contributo di 50 mila euro oltre eventuali prestazioni di servizio o lavori, come già avvenuto nelle edizioni precedenti, entro ulteriori 30 mila euro. Ventimila euro anche per il 30esimo Trofeo Mariperman.

Cancian: Portualità e logistica, le sfide globali ci attendono

In occasione del secondo Forum nazionale sulla Portualità e la Logistica, che si terrà domani a Livorno, la rivista a cura dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Port News, ha realizzato l'intervista al presidente di Ram, Antonio Cancian.

Presidente, il 5 aprile avrà sede a Livorno il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica. Quali sono i traguardi che vi siete prefissati di raggiungere con questo evento? E perché avete deciso di promuoverlo a Livorno?

Dopo Bari, nel 2016 sede del 1° Forum, quest'anno "capitale per un giorno" di portualità e logistica sarà Livorno, uno dei più importanti scali della nostra Penisola e dell'intero Mediterraneo. Il Forum di Livorno sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Dal Forum deve emergere, forte e chiaro, l'invito al sistema a 'fare rete'; parola chiave dei lavori sarà "interconnettere", con reti e progetti, da intendere in maniera duale, all'interno e all'esterno. Sia sotto il profilo europeo che livello nazionale, questo significa collegando all'interno Stati e Regioni e collegando all'esterno l'Europa, e l'Italia in particolare, con il resto del mondo.

Il nostro obiettivo sul Mediterraneo è interconnettere i Paesi che si affacciano fra questo mare, ma anche collegare il Mediterraneo stesso con altri centri economici in evoluzione. Penso, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo, al Mar Nero, al Mar Caspio, al Golfo Persico e, di più, a Cuba, che ha visto la recente apertura al mercato. Per chi opera nel settore dei trasporti e della logistica, fare rete è uno strumento imprescindibile per la crescita.

Il Sistema Mare italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: il raddoppio del Canale di Suez, la Nuova Via della Seta, l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il fenomeno del gigantismo navale e l'Internet delle Cose. Qual è la prospettiva di visione che deve avere l'Italia per uscire vincente da queste sfide?

Per uscire vincente dalle sfide che giungono dal contesto internazionale, l'Italia deve mettere in atto una progettazione integrata, sia dal punto di vista della territorialità – con i luoghi e i Paesi, come detto in precedenza – sia dal punto di vista economico-finanziario, attraverso il blending di diverse forme di finanziamento che tengano conto di grant, loan e guarantees disponibili, per la definizione dei Business Plan dei progetti. Altro requisito è la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico-economico, finanziario, sociale.

Inoltre, per rispondere a queste sfide il nostro Paese deve mettere in atto politiche di sistema, per uno sviluppo infrastrutturale che comprenda ogni elemento, dalla banchina all'entroterra. In tal modo sarà possibile che l'Italia si riaffermi come un bacino fondamentale dei traffici marittimi, la naturale piattaforma logistica e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa.

-segue

Il mare è tra i più importanti asset del capitale del Paese: secondo Unioncamere, nel 2015 la produzione delle attività legate all'economia del mare è arrivata a quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto, pari al 3,5% del totale dell'economia nazionale – e per questo è necessario comprenderne appieno e valorizzarne le potenzialità di sviluppo socio-economico. Penso, in particolare, al Mezzogiorno, per cui questo settore è particolarmente rilevante come driver per lo sviluppo economico e occupazionale.

La 'Nuova Via della Seta' che collegherà la Cina all'Europa sarà uno dei più grandi ponti tra Oriente e Occidente. Qual è l'atteggiamento che l'Italia deve avere nei confronti di questa nuova opportunità? Ulteriore domanda (o provocazione): si tratta di una vera opportunità per l'Italia?

Nell'ambito della Nuova Via della Seta, come sostiene il Ministro, l'Italia deve candidarsi a essere porta di ingresso e di uscita per l'Europa e "cerniera tra Europa occidentale e orientale". Il nostro paese è una grande piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo: in tale cornice, i nostri porti possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario.

A maggio ci sarà in Italia una conferenza sul tema connettività tra EU e Cina che sarà l'occasione anche per discutere delle prospettive future.

Questo è un obiettivo che deve essere agganciato, perché il sistema della portualità e della logistica continui a far parte delle supply chain, da cui non possiamo restare esclusi.

C'è chi, come il professor Sergio Bologna, ritiene che i porti italiani non potranno che porsi in posizione "ancillare rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa". Come a dire: inutile pensare di fargli concorrenza. Lei che idea si è fatta a tal riguardo?

La vera sfida da vincere, per non restare in posizione ancillare, è invertire la rotta delle merci lungo i corridoi verticali, in particolare il corridoio Genova-Rotterdam: non più un flusso da nord a sud, ma un flusso da sud – dai porti della nostra Penisola – a nord.

Detto questo, dico anche che chi saprà sfruttare al meglio il Gottardo avrà vinto la partita della portualità e logistica europea. Se infatti è vero che il Gottardo potrebbe rappresentare l'infrastruttura "privilegiata" per il rafforzamento della catchment area meridionale dei porti del Northern Range, al tempo stesso tale infrastruttura costituirà un corridoio essenziale per l'allargamento della nostra area contendibile. In tal senso, il Gottardo esattamente come il Brennero o la Torino-Lione saranno strumenti di penetrazione fondamentale verso i mercati di riferimento dei nostri porti gateway. Tali strumenti, da soli non sufficienti, devono essere accompagnati da interventi tesi a efficientare i nostri scali tra cui, in primis, il miglioramento delle connessioni ultimo miglio e dell'accessibilità marittima, e migliorare dunque l'offerta, in generale.

La strategia dell'UE in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete TEN-T e su altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del Mare rappresentano la dimensione marittima. RAM nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'Unione per il Mediterraneo (Union for the Mediterranean - UfM) per sostenere l'iniziativa Autostrade del Mare. Quali passi concreti sono stati fatti in direzione del miglioramento delle condizioni di trasporto nell'EU Meridionale (Spagna, Italia, Francia, Malta e Portogallo) e del Maghreb (Algeria, Libia, Mauritania e Tunisia)?

-segue

RAM segue con attenzione l'iniziativa dell'Unione per il Mediterraneo (UfM/MoS) sin dal suo avvio. Abbiamo sostenuto come MIT alcuni progetti, tra cui quello più significativo riguarda la MoS Turchia-Italia-Tunisia, che vede il coinvolgimento dei porti pugliesi, e che ha ricevuto il label da parte dei 43 Paesi aderenti durante le riunioni dei Senior Officials a Barcellona (Novembre 2016), per i quali deve essere costruito il financial framework volto a individuare le risorse finanziarie per garantirne la realizzazione.

Altre due iniziative MoS che RAM ha seguito e sostenuto, che sono in attesa di ricevere il label UfM e toccano proprio il porto ospite di questo Forum, riguardano rispettivamente i collegamenti Interporto di Bologna-Livorno-Palermo-Tunisi e Livorno-Alessandria D'Egitto.

La conoscenza dei progetti e degli attori che operano sul Mediterraneo e la sinergia che ne consegue sono fondamentali, e questo ne è un tipico esempio.

In Italia il 56,5% della merce è trasportato su strada, mentre la media europea è del 45%. La Commissione Europea impone che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma passi ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne; entro il 2050 più del 50%. Ce la faremo? Che partita può giocare l'Italia?

L'Italia è già in partita e ce la può fare. Il Ministro ha a cuore non solo la 'cura dell'acqua', ma anche, in riferimento all'intermodalità, la 'cura del ferro', e con gli investimenti in corso siamo già in forte recupero rispetto agli obiettivi.

Forti dell'esperienza maturata con gli incentivi Ecobonus e Ferrobonus, siamo pronti a partire con le nuove formule di Marebonus e Ferrobonus per il sostegno dell'intermodalità: entrambi gli incentivi hanno avuto il via libera della Commissione Europea alla fine del 2016 e si è in attesa.. della pubblicazione dei decreti attuativi sulla Gazzetta Ufficiale.

I risultati attesi sono significativi: secondo una stima prudenziale il solo Marebonus sottrarrà dalla rete stradale ogni anno un target di unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion.

Tutto questo in attesa che la partita si giochi 'in campo europeo', con l'introduzione di un Eurobonus, per la quale RAM ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta CEF: il Mediterraneo è un mare europeo, ed è giusto che anche l'Europa – se vuole una 'cura dell'acqua' – incentivi il trasporto marittimo e fluviale.

Parliamo di un tema a lei caro: quelle delle risorse. Un mese fa cinquanta economisti italiani hanno inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un appello volto a sensibilizzare il Governo sulla necessità di sostenere la programmazione e la realizzazione di grandi opere infrastrutturali con rigorose analisi tecnico-economiche che giustifichino il sacrificio di risorse pubbliche necessario. Ritiene che, sul lato portuale, la riforma della 84/94 superi questo problema?

La riforma della 84/94, introducendo il concetto di Sistema Portuale e razionalizzando a 15 Autorità di Sistema Portuale, spinge fortemente e ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, evitando lo spreco di risorse. La palla ora passa al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli già avviati dal Ministero, soluzioni e sinergie condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa.

-segue

Un altro, significativo contributo per la definizione di una progettualità intelligente viene dal nuovo Codice degli Appalti, che disciplina e chiarisce la progettazione di fattibilità tecnico-economica in fase di project review e nuovi progetti.

Una configurazione che permette al sistema di aprirsi al mercato, perché una progettazione di valore genera altri investimenti, pubblici, privati e in PPP.

Oggi giorno sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) per finanziare opere infrastrutturali ritenute rilevanti, ma senza una decisa infrastrutturazione del sistema paese non si va avanti. Come se ne esce?

La mancanza di risorse è un falso problema: i fondi per lo sviluppo della portualità e della logistica sono disponibili, se si sanno individuare, intercettare e 'incrociare' fra loro. In più, mi preme sottolineare come non sia il grant – il 'regalo', a volte limitato al 10/15% – a far funzionare un progetto, se non nelle Regioni Obiettivo Convergenza, ma la sostenibilità del progetto stesso, che permette agli operatori – pubblici o privati che siano – di definire il proprio Business Plan.

L'intervista al presidente di RAM, Antonio Cancian. Dal Forum deve emergere l'invito al sistema a fare rete

Occorre interconnettere i paesi del Mediterraneo

In occasione del secondo forum nazionale sulla Portualità e la Logistica, che si terrà dopodomani a Livorno, abbiamo intervistato per la rivista a cura dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Port News, il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Presidente, il 5 aprile avrà sede a Livorno il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica. Quali sono i traguardi che vi siete prefissati di raggiungere con questo evento? E perché avete deciso di promuoverlo a Livorno?

R. - Dopo Bari, nel 2016 sede del 1° Forum, quest'anno "capitale per un giorno" di portualità e logistica sarà Livorno, uno dei più importanti scali della nostra Penisola e dell'intero Mediterraneo. Il Forum di Livorno sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Dal Forum deve emergere, forte e chiaro, l'invito al sistema a 'fare rete'; parola chiave dei lavori sarà "interconnettere", con reti e progetti, da intendere in maniera duale, all'interno e all'esterno. Sia sotto il profilo europeo che livello nazionale, questo significa collegando all'interno Stati e Regioni e collegando all'esterno l'Europa, e l'Italia in particolare, con il resto del mondo.

Il nostro obiettivo sul Mediterraneo è interconnettere i Paesi che si affacciano fra questo mare, ma anche collegare il Mediterraneo stesso con altri centri economici in evoluzione. Penso, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo, al Mar Nero, al Mar Caspio, al Golfo Persico e, di più, a Cuba, che ha visto la recente apertura al mercato. Per chi opera nel settore dei trasporti e della logistica, fare rete è uno strumento imprescindibile per la crescita.

D. - Il Sistema Mare italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: il raddoppio del Canale di Suez, la Nuova Via della Seta, l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il fenomeno del gigantismo navale e l'Internet delle Cose. Qual è la prospettiva di visione che deve avere l'Italia per

-segue

uscire vincente da queste sfide?

R. - Per uscire vincente dalle sfide che giungono dal contesto internazionale, l'Italia deve mettere in atto una progettazione integrata, sia dal punto di vista della territorialità - con i luoghi e i Paesi, come detto in precedenza - sia dal punto di vista economico-finanziario, attraverso il blending di diverse forme di finanziamento che tengano conto di grant, loan e guarantees disponibili, per la definizione dei Business Plan dei progetti. Altro requisito è la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico-economico, finanziario, sociale.

Inoltre, per rispondere a queste sfide il nostro Paese deve mettere in atto politiche di sistema, per uno sviluppo infrastrutturale che comprenda ogni elemento, dalla banchina all'entroterra. In tal modo sarà possibile che l'Italia si riaffermi come un bacino fondamentale dei traffici marittimi, la naturale piattaforma logistica e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa.

Il mare è tra i più importanti asset del capitale del Paese: secondo Unioncamere, nel 2015 la produzione delle attività legate all'economia del mare è arrivata a quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto, pari al 3,5% del totale dell'economia nazionale - e per questo è necessario comprenderne appieno e valorizzarne le potenzialità di sviluppo socio-economico. Penso, in particolare, al Mezzogiorno, per cui questo settore è particolarmente rilevante come driver per lo sviluppo economico e occupazionale.

D. - **La 'Nuova Via della Seta' che collegherà la Cina all'Europa sarà uno dei più grandi ponti tra Oriente e Occidente. Qual è l'atteggiamento che l'Italia deve avere nei confronti di questa nuova opportunità? Ulteriore domanda (o provocazione): si tratta di una vera opportunità per l'Italia?**

R. - Nell'ambito della Nuova Via della Seta, come sostiene il Ministro, l'Italia deve candidarsi a essere porta di ingresso e di uscita per l'Europa e "cerniera tra Europa occidentale e orientale". Il nostro paese è una grande piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo: in tale cornice, i nostri porti possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario.

A maggio ci sarà in Italia una conferenza sul tema connettività tra EU e Cina che sarà l'occasione anche per discutere delle prospettive future.

Questo è un obiettivo che deve essere agganciato, perché il sistema della portualità e della logistica continui a far parte delle supply chain, da cui non possiamo restare esclusi.

D. - **C'è chi, come il professor Sergio Bologna, ritiene che i porti italiani non potranno che porsi in posizione "ancillare rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa". Come a dire: inutile pensare di fargli concorrenza. Lei che idea si è fatta a tal riguardo?**

R. - La vera sfida da vincere, per non restare in posizione ancillare, è invertire la rotta delle merci lungo i corridoi verticali, in particolare il corridoio Genova-Rotterdam: non più un flusso da nord a sud, ma un flusso da sud - dai porti della nostra Penisola - a nord.

-segue

Detto questo, dico anche che chi saprà sfruttare al meglio il Gottardo avrà vinto la partita della portualità e logistica europea. Se infatti è vero che il Gottardo potrebbe rappresentare l'infrastruttura "privilegiata" per il rafforzamento della catchment area meridionale dei porti del Northern Range, al tempo stesso tale infrastruttura costituirà un corridoio essenziale per l'allargamento della nostra area contendibile. In tal senso, il Gottardo esattamente come il Brennero o la Torino-Lione saranno strumenti di penetrazione fondamentale verso i mercati di riferimento dei nostri porti gateway. Tali strumenti, da soli non sufficienti, devono essere accompagnati da interventi tesi a efficientare i nostri scali tra cui, in primis, il miglioramento delle connessioni ultimo miglio e dell'accessibilità marittima, e migliorare dunque l'offerta, in generale.

D. - La strategia dell'UE in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete TEN-T e su altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del Mare rappresentano la dimensione marittima. RAM nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'Unione per il Mediterraneo (Union for the Mediterranean - UfM) per sostenere l'iniziativa Autostrade del Mare. Quali passi concreti sono stati fatti in direzione del miglioramento delle condizioni di trasporto nell'EU Meridionale (Spagna, Italia, Francia, Malta e Portogallo) e del Maghreb (Algeria, Libia, Mauritiana e Tunisia)?

R. - RAM segue con attenzione l'iniziativa dell'Unione per il Mediterraneo (UfM/MoS) sin dal suo avvio. Abbiamo sostenuto come MIT alcuni progetti, tra cui quello più significativo riguarda la MoS Turchia-Italia-Tunisia, che vede il coinvolgimento dei porti pugliesi, e che ha ricevuto il label da parte dei 43 Paesi aderenti durante le riunioni dei Senior Officials a Barcellona (Novembre 2016), per i quali deve essere costruito il financial framework volto a individuare le risorse finanziarie per garantirne la realizzazione.

Altre due iniziative MoS che RAM ha seguito e sostenuto, che sono in attesa di ricevere il label UfM e toccano proprio il porto ospite di questo Forum, riguardano rispettivamente i collegamenti Interporto di Bologna-Livorno-Palermo-Tunisi e Livorno-Alessandria D'Egitto.

La conoscenza dei progetti e degli attori che operano sul Mediterraneo e la sinergia che ne consegue sono fondamentali, e questo ne è un tipico esempio.

R. - In Italia il 56,5% della merce è trasportato su strada, mentre la media europea è del 45%. La Commissione Europea impone che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma passi ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne; entro il 2050 più del 50%. Ce la faremo? Che partita può giocare l'Italia?

R. - L'Italia è già in partita e ce la può fare. Il Ministro ha a cuore non solo la 'cura dell'acqua', ma anche, in riferimento all'intermodalità, la 'cura del ferro', e con gli investimenti in corso siamo già in forte recupero rispetto agli obiettivi.

Forti dell'esperienza maturata con gli incentivi Ecobonus e Ferrobonus, siamo pronti a partire con le nuove formule di Marebonus e Ferrobonus per il sostegno dell'intermodalità: entrambi gli incentivi hanno avuto il via libera della Commissione Europea alla fine del 2016 e si è in attesa della pubblicazione dei decreti attuativi sulla Gazzetta Ufficiale.

-segue

I risultati attesi sono significativi: secondo una stima prudenziale il solo Marebonus sottrarrà dalla rete stradale ogni anno un target di unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion.

Tutto questo in attesa che la partita si giochi 'in campo europeo', con l'introduzione di un Eurobonus, per la quale RAM ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta CEF: il Mediterraneo è un mare europeo, ed è giusto che anche l'Europa - se vuole una 'cura dell'acqua' - incentivi il trasporto marittimo e fluviale.

D. - Parliamo di un tema a lei caro: quelle delle risorse. Un mese fa cinquanta economisti italiani hanno inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un appello volto a sensibilizzare il Governo sulla necessità di sostenere la programmazione e la realizzazione di grandi opere infrastrutturali con rigorose analisi tecnico-economiche che giustifichino il sacrificio di risorse pubbliche necessario. Ritiene che, sul lato portuale, la riforma della 84/94 superi questo problema?

R. - La riforma della 84/94, introducendo il concetto di Sistema Portuale e razionalizzando a 15 Autorità di Sistema Portuale, spinge fortemente e ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, evitando lo spreco di risorse. La palla ora passa al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli già avviati dal Ministero, soluzioni e sinergie condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa.

Un altro, significativo contributo per la definizione di una progettualità intelligente viene dal nuovo Codice degli Appalti, che disciplina e chiarisce la progettazione di fattibilità tecnico-economica in fase di project review e nuovi progetti.

Una configurazione che permette al sistema di aprirsi al mercato, perché una progettazione di valore genera altri investimenti, pubblici, privati e in PPP.

D. - Oggi giorno sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) per finanziare opere infrastrutturali ritenute rilevanti, ma senza una decisa infrastrutturazione del sistema paese non si va avanti. Come se ne esce?

R. - La mancanza di risorse è un falso problema: i fondi per lo sviluppo della portualità e della logistica sono disponibili, se si sanno individuare, intercettare e 'incrociare' fra loro. In più, mi preme sottolineare come non sia il grant - il 'regalo', a volte limitato al 10/15% - a far funzionare un progetto, se non nelle Regioni Obiettivo Convergenza, ma la sostenibilità del progetto stesso, che permette agli operatori - pubblici o privati che siano - di definire il proprio Business Plan.

Infatti, l'iniziativa viene sicuramente avviata se vi è la disponibilità importante di prestiti e garanzie pluriennali. RAM in questo caso stimola e supporta il territorio per avviare società di progetto attraverso new.co, attorno a dei progetti ritenuti prioritari, e costruire i relativi Business Plan reperendo fondi anche grazie al blending di diverse fonti di finanziamento pubbliche e/o private. Attraverso questo meccanismo, il finanziamento delle

-segue

opere può essere assicurato, ad esempio, attraverso il matching di risorse, internazionali, europee, nazionali e regionali, a fondo perduto a gestione diretta e indiretta, degli strumenti finanziari innovativi, dei prestiti dei principali istituti finanziari come BEI, ecc., a cui agganciare eventuali garanzie tipo PBI e LGTT e, da ultimo, quelle previste dal Fondo Juncker.

D. - Il Partenariato Pubblico-Privato in Italia è una via sempre percorribile?

Certo, non è solo percorribile ma anche necessaria per la progettualità integrata del nostro sistema portuale e logistico. Le partnership tra pubblico e privato funzionano se i ruoli sono definiti con chiarezza; il proponente deve essere prevalentemente chi ha l'idea progettuale sostenibile e chi dimostra la capacità di gestirlo negli anni di concessione successiva. Questi sono requisiti fondamentali per il funzionamento di queste soluzioni che, se messe in atto secondo tali criteri, a volte possono forse essere l'unica strada percorribile. I progetti sostenibili attraggono sempre investimenti.

Intervista al presidente «Ram» Antonio Cancian Il Sistema portuale deve fare rete la parola chiave è interconnettere

LIVORNO - Alla vigilia del "2° Forum nazionale sulla portualità e la logistica", che si terrà domani al terminal crociere del porto di Livorno, abbiamo intervistato il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Presidente, quali sono i traguardi che vi siete prefissati di raggiungere con questo evento? E perché avete deciso di promuoverlo a Livorno?

«Dopo Bari, nel 2016 sede del 1° Forum, quest'anno "capitale per un giorno" di portualità e logistica sarà Livorno, uno dei più importanti scali della nostra penisola e dell'intero Mediterraneo. Il Forum di Livorno sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese (continua in ultima pagina)



Al centro il presidente di Ram Antonio Cancian

Sistema portuale

se possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione. Dal Forum deve emergere, forte e chiaro, l'invito al sistema a "fare rete": parola chiave dei lavori sarà "interconnettere", con reti e progetti, da intendere in maniera duale, all'interno e all'esterno. Sia sotto il profilo europeo che livello nazionale, questo significa collegando all'interno Stati e Regioni e collegando all'esterno l'Europa, e l'Italia in particolare, con il resto del mondo.

Il nostro obiettivo sul Mediterraneo è interconnettere i Paesi che si affacciano fra questo mare, ma anche collegare il Mediterraneo stesso con altri centri economici in evoluzione. Penso, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo, al Mar Nero, al Mar Caspio, al Golfo Arabico e, di più, a Cuba, che ha visto la recente apertura al mercato. Per chi opera nel settore dei trasporti e della logistica, fare rete è uno strumento imprescindibile per la crescita.

Il Sistema Mare Italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: il raddoppio del canale di Suez, la "Nuova Via della Seta", l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il gigantismo navale, l'Internet delle Cose verso la digitalizzazione della catena logistica. Qual è la prospettiva di visione che deve avere l'Italia per uscire vincente

da queste sfide?

«Per uscire vincente dalle sfide che giungono dal contesto internazionale, l'Italia deve mettere in atto una progettazione integrata, sia dal punto di vista della territorialità - con i luoghi e i Paesi, come detto in precedenza - sia dal punto di vista economico-finanziario, attraverso il blending di diverse forme di finanziamento che tengano conto di grant, loan e guarantees disponibili, per la definizione del Business Plan dei progetti. Altro requisito è la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico-economico, finanziario, sociale.

Inoltre, per rispondere a queste sfide il nostro Paese deve mettere in atto politiche di sistema, per uno sviluppo infrastrutturale che comprenda ogni elemento, dalla banchina all'entroterra. In tal modo sarà possibile che l'Italia si riaffermi come un bacino fondamentale dei traffici marittimi, la naturale piattaforma logistica e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa.

Il mare è tra i più importanti asset del capitale del Paese: secondo Unioncamere, nel 2015 la produzione delle attività legate all'economia del mare è arrivata a quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto, pari al 3,5% del totale dell'economia nazionale - e per questo è necessario comprenderne appieno e valorizzarne le potenzialità di svi-

luppo socio-economico. Penso, in particolare, al Mezzogiorno, per cui questo settore è particolarmente rilevante come driver per lo sviluppo economico e occupazionale».

La Nuova Via della Seta che collegherà la Cina all'Europa è un grandioso obiettivo per realizzare il quale la Cina ha stanziato 1,4 trilioni di dollari da investire nei prossimi decenni (di cui 40 miliardi già raccolti). Qual è l'atteggiamento che l'Italia deve avere nei confronti di questa nuova opportunità?

«Nell'ambito della Nuova Via della Seta, come sostiene il ministro, l'Italia deve candidarsi a essere porta di ingresso e di uscita per l'Europa e "cerniera tra Europa occidentale e orientale". Il nostro Paese è una grande piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo: in tale cornice, i nostri porti possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario.

A Maggio ci sarà in Italia una conferenza sul tema connettività tra Ue e Cina che sarà l'occasione anche per discutere delle prospettive future.

Questo è un obiettivo che deve essere agganciato, perché il sistema della portualità e della logistica continua a far parte delle supply chain, da cui non possiamo restare esclusi».

C'è chi, come il professor Sergio Bologna, ritiene che i porti italiani non potranno che porsi in posizione "ancillare rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa". Come a dire: inutile pensare di fargli concorrenza. Lei che idea si è fatta a tal riguardo? Il Gottardo sta diventando una via di penetrazione dei nostri mercati da parte dei porti del Northern Range e Milano continua a essere il porto di Rotterdam?

«La vera sfida da vincere, per non restare in posizione ancillare, è invertire la rotta delle merci lungo i corridoi verticali, in particolare il corridoio Genova-Rotterdam: non più un flusso da nord a sud, ma un flusso da sud - dai porti della nostra Penisola - a nord. Detto questo, dico anche che chi saprà sfruttare al meglio il Gottardo avrà vinto la partita della portualità e logistica europea. Se infatti è vero che il Gottardo potrebbe rappresentare l'infrastruttura "privilegiata" per il rafforzamento della catchment area meridionale dei porti del Northern Range, al tempo stesso tale infrastruttura costituirà un corridoio essenziale per l'allargamento della nostra area contendibile. In tal senso, il Gottardo esattamente come il Brennero o la Torino-Lione saranno strumenti di penetrazione fondamentale verso i mercati di riferimento dei nostri porti gateway. Tali strumenti, da soli non sufficienti,

devono essere accompagnati da interventi tesi a efficientare i nostri scali tra cui, in primis, il miglioramento delle connessioni ultimo miglio e dell'accessibilità marittima, e migliorare dunque l'offerta, in generale».

La strategia Ue in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete Ten-T e su altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del mare rappresentano la dimensione marittima. Ram nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'Unione per il Mediterraneo per sostenere l'iniziativa Autostrade del mare. Quali passi concreti sono stati fatti per migliorare il trasporto nell'Europa meridionale?

«Ram segue con attenzione l'iniziativa dell'Unione per il Mediterraneo (UfM/MoS) sin dal suo avvio. Abbiamo sostenuto come Mit alcuni progetti, tra cui quello più significativo riguarda la MoS Turchia - Italia - Tunisia, che verte il coinvolgimento dei porti pugliesi, e che ha ricevuto il label da parte dei 43 Paesi aderenti durante le riunioni dei Senior Officials a Barcellona (Novembre 2016), per i quali deve essere costruito il financial framework volto a individuare le risorse finanziarie per garantire la realizzazione. Altre due iniziative MoS che Ram ha seguito e sostenuto, che sono in attesa di ricevere il label UfM e toccano proprio il porto ospite di questo Forum, riguardano rispettivamente i collegamenti Interporto di Bologna - Livorno - Palermo - Tunisi e Livorno - Alessandria d'Egitto.

La conoscenza dei progetti e degli attori che operano sul Mediterraneo e la sinergia che ne consegue sono fondamentali, e questo ne è un tipico esempio».

In Italia il 56,5% della merce è

trasportato su strada, mentre la media europea è del 45%. La Commissione europea impone che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma passi ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne; entro il 2050 più del 50%. Ce la faremo?».

«L'Italia è già in partita e ce la può fare. Il ministro ha a cuore non solo la "cura dell'acqua", ma anche, in riferimento all'intermodalità, la "cura del ferro", e con gli investimenti in corso siamo già in forte recupero rispetto agli obiettivi. Forti dell'esperienza maturata con gli incentivi Ecobonus e Ferrobonus, siamo pronti a partire con le nuove formule di Marebonus e Ferrobonus per il sostegno dell'intermodalità: entrambi gli incentivi hanno avuto il via libera della Commissione Europea alla fine del 2016 e si è in attesa della pubblicazione dei decreti attuativi sulla Gazzetta Ufficiale.

I risultati attesi sono significativi: secondo una stima prudenziale il solo Marebonus sottrarrà dalla rete stradale ogni anno un target di unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion.

Tutto questo in attesa che la partita si giochi "in campo europeo", con l'introduzione di un Eurobonus, per la quale Ram ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta Cef: il Mediterraneo è un mare europeo, ed è giusto che anche l'Europa - se vuole una "cura dell'acqua" - incentivi il trasporto marittimo e fluviale».

Parliamo di un tema a lei caro: quello delle risorse. Un mese fa 50 economisti italiani hanno inviato al Mit un appello volto a sensibilizzare il Governo sulla necessità di sostenere la programmazione e la realizzazione di grandi ope-

re infrastrutturali con rigorose analisi tecnico-economiche che giustificano il sacrificio di risorse pubbliche necessario. Ritiene che, sul lato portuale, la riforma della 84/94 superi questo problema?».

«La riforma della 84/94, introducendo il concetto di Sistema portuale e razionalizzando a 15 Autorità di Sistema portuale, spinge fortemente e ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, evitando lo spreco di risorse. La palla ora passa al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli già avviati dal Ministero, soluzioni e sinergie condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa.

Un altro, significativo contributo per la definizione di una progettualità intelligente viene dal nuovo Codice degli Appalti, che disciplina e chiarisce la progettazione di fattibilità tecnico-economica in fase di project review e nuovi progetti. Una configurazione che permette al sistema di aprirsi al mercato, perché una progettazione di valore generi altri investimenti, pubblici, privati e in PPP».

Oggi giorno sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) per finanziare opere infrastrutturali ritenute rilevanti, ma senza una decisa infrastrutturazione del sistema Paese non si va avanti. Come se ne esce?».

«La mancanza di risorse è un falso problema: i fondi per lo sviluppo della portualità e della logistica sono disponibili, se si sanno individuare, intercettare e "incrociare" fra loro. In più, mi preme sottolineare come non sia il grant - il "re-

galo", a volte limitato al 10/15% - a far funzionare un progetto, se non nelle Regioni Obiettivo Convergenza, ma la sostenibilità del progetto stesso, che permette agli operatori, pubblici o privati che siano, di definire il proprio Business Plan.

Infatti, l'iniziativa viene sicuramente avviata se vi è la disponibilità importante di prestiti e garanzie pluriennali. Ram in questo caso stimola e supporta il territorio per avviare società di progetto attraverso new. co, attorno a dei progetti ritenuti prioritari, e costruire i relativi Business Plan reperendo fondi anche grazie al blending di diverse fonti di finanziamento pubbliche e/o private. Attraverso questo meccanismo, il finanziamento delle opere può essere assicurato, ad esempio, attraverso il matching di risorse, internazionali, europee, nazionali e regionali, a fondo perduto o gestione diretta e indiretta, degli strumenti finanziari innovativi, dei prestiti dei principali istituti finanziari come Bei, ecc., a cui agganciare eventuali garanzie tipo F-BI e LGTT e, da ultimo, quelle previste dal Fondo Juncker».

Il partenariato pubblico-privato in Italia è una via sempre percorribile?».

«Certo, non è solo percorribile, ma anche necessario per la progettualità integrata del nostro sistema portuale e logistico. Le partnership tra pubblico e privato funzionano se i ruoli sono definiti con chiarezza; il proponente deve essere prevalentemente chi ha l'idea progettuale sostenibile e chi dimostra la capacità di gestirlo negli anni di concessione successiva. Questi sono requisiti fondamentali per il funzionamento di queste soluzioni che, se messe in atto secondo tali criteri, a volte possono forse essere l'unica strada percorribile. I progetti sostenibili attraggono sempre investimenti».

The MediTelegraph

A Livorno il secondo Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

Livorno - L'appuntamento annuale è promosso e organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee.

Livorno - Il prossimo 5 aprile si terrà a Livorno il secondo **Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica**, appuntamento annuale promosso e organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee Spa. Per l'occasione Port News, rivista a cura dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, ha intervistato il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Dal Forum deve emergere l'invito al sistema a fare rete Occorre interconnettere i paesi del Mediterraneo



In occasione del secondo forum nazionale sulla Portualità e la Logistica, che si terrà il 5 aprile a Livorno, abbiamo intervistato per la rivista a cura dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Port News, il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Presidente, il 5 aprile avrà sede a Livorno il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica. Quali sono i traguardi che vi siete prefissati di raggiungere con questo evento? E perché avete deciso di promuoverlo a Livorno?

Dopo Bari, nel 2016 sede del 1° Forum, quest'anno "capitale per un giorno" di portualità e logistica sarà Livorno, uno dei più importanti scali della nostra Penisola e dell'intero Mediterraneo. Il Forum di Livorno sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove

sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Dal Forum deve emergere, forte e chiaro, l'invito al sistema a 'fare rete'; parola chiave dei lavori sarà "interconnettere", con reti e progetti, da intendere in maniera duale, all'interno e all'esterno. Sia sotto il profilo europeo che livello nazionale, questo significa collegando all'interno Stati e Regioni e collegando all'esterno l'Europa, e l'Italia in particolare, con il resto del mondo.

Il nostro obiettivo sul Mediterraneo è interconnettere i Paesi che si affacciano fra questo mare, ma anche collegare il Mediterraneo stesso con altri centri economici in evoluzione. Penso, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo, al Mar Nero, al Mar Caspio, al Golfo Persico e, di più, a Cuba, che ha visto la recente apertura al mercato. Per chi opera nel settore dei trasporti e della logistica, fare rete è uno strumento imprescindibile per la crescita.

Il Sistema Mare italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: il raddoppio del Canale di Suez, la Nuova Via della Seta, l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il fenomeno del gigantismo navale e l'Internet delle Cose. Qual è la prospettiva di visione che deve avere l'Italia per uscire vincente da queste sfide?

Per uscire vincente dalle sfide che giungono dal contesto internazionale, l'Italia deve mettere in atto

una progettazione integrata, sia dal punto di vista della territorialità - con i luoghi e i Paesi, come detto in precedenza - sia dal punto di vista economico-finanziario, attraverso il blending di diverse forme di finanziamento che tengano conto di grant, loan e guarantees disponibili, per la definizione dei Business Plan dei progetti. Altro requisito è la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico-economico, finanziario, sociale.

Inoltre, per rispondere a queste sfide il nostro Paese deve mettere in atto politiche di sistema, per uno sviluppo infrastrutturale che comprenda ogni elemento, dalla banchina all'entroterra. In tal modo sarà possibile che l'Italia si riaffermi come un bacino fondamentale dei traffici marittimi, la naturale piattaforma logistica e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa.

Il mare è tra i più importanti asset del capitale del Paese: secondo Unioncamere, nel 2015 la produzione delle attività legate all'economia del mare è arrivata a quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto, pari al 3,5% del totale dell'economia nazionale - e per questo è necessario comprenderne appieno e valorizzarne le potenzialità di sviluppo socio-economico. Penso, in particolare, al Mezzogiorno, per cui questo settore è particolarmente rilevante come driver per lo sviluppo economico e occupazionale.

La 'Nuova Via della Seta' che collegherà la Cina all'Europa sarà uno dei più grandi ponti

tra Oriente e Occidente. Qual è l'atteggiamento che l'Italia deve avere nei confronti di questa nuova opportunità? Ulteriore domanda (o provocazione): si tratta di una vera opportunità per l'Italia?

Nell'ambito della Nuova Via della Seta, come sostiene il Ministro, l'Italia deve candidarsi a essere porta di ingresso e di uscita per l'Europa e "cerniera tra Europa occidentale e orientale". Il nostro paese è una grande piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo: in tale cornice, i nostri porti possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario.

A maggio ci sarà in Italia una conferenza sul tema connettività tra EU e Cina che sarà l'occasione anche per discutere delle prospettive future.

Questo è un obiettivo che deve essere agganciato, perché il sistema della portualità e della logistica continui a far parte delle supply chain, da cui non possiamo restare esclusi.

C'è chi, come il professor Sergio Bologna, ritiene che i porti italiani non potranno che porsi in posizione "ancillare rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa". Come a dire: inutile pensare di fargli concorrenza. Lei che idea si è fatta a tal riguardo?

La vera sfida da vincere, per non restare in posizione ancillare, è invertire la rotta delle merci lungo i corridoi verticali, in particolare il corridoio Genova-Rotterdam: non più un flusso da nord a sud, ma un flusso da sud - dai porti della nostra Penisola - a nord.

Detto questo, dico anche che chi saprà sfruttare al meglio il Gottardo avrà vinto la partita della portualità e logistica europea. Se infatti è vero che il Gottardo potrebbe rappresentare l'infrastruttura "privilegiata" per il rafforzamento della catchment area meridionale dei porti del Northern Range, al tempo stesso tale infrastruttura costituirà un corridoio essenziale per l'allargamento della nostra area contendibile. In tal senso, il Gottardo esattamente come il Brennero o la Torino-Lione saranno strumenti di penetrazione fondamentale verso i mercati di riferimento dei nostri porti gateway. Tali strumenti, da soli non sufficienti, devono essere accompagnati da interventi tesi a efficientare i nostri scali tra cui, in primis, il miglioramento delle connessioni ultimo miglio e dell'accessibilità marittima, e migliorare dunque l'offerta, in generale.

La strategia dell'UE in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete TEN-T e su altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del Mare rappresentano la dimensione marittima. RAM nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'Unione per il Mediterraneo (Union for the Mediterranean - UfM) per sostenere l'iniziativa Autostrade del Mare. Quali passi concreti sono stati fatti in direzione del miglioramento delle condizioni di trasporto nell'EU Meridionale (Spagna, Italia, Francia, Malta e Portogallo) e del Maghreb (Algeria, Libia, Mauritania e Tunisia)?

RAM segue con attenzione l'iniziativa dell'Unione per il Medi-

terraneo (UfM/MoS) sin dal suo avvio. Abbiamo sostenuto come MIT alcuni progetti, tra cui quello più significativo riguarda la MoS Turchia-Italia-Tunisia, che vede il coinvolgimento dei porti pugliesi, e che ha ricevuto il label da parte dei 43 Paesi aderenti durante le riunioni dei Senior Officials a Barcellona (Novembre 2016), per i quali deve essere costruito il financial framework volto a individuare le risorse finanziarie per garantirne la realizzazione.

Altre due iniziative MoS che RAM ha seguito e sostenuto, che sono in attesa di ricevere il label UfM e toccano proprio il porto ospite di questo Forum, riguardano rispettivamente i collegamenti Interporto di Bologna-Livorno-Palermo-Tunisi e Livorno-Alessandria D'Egitto. La conoscenza dei progetti e degli attori che operano sul Mediterraneo e la sinergia che ne consegue sono fondamentali, e questo ne è un tipico esempio.

In Italia il 56,5% della merce è trasportato su strada, mentre la media europea è del 45%. La Commissione Europea impone che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma passi ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne; entro il 2050 più del 50%. Ce la faremo? Che partita può giocare l'Italia?

L'Italia è già in partita e ce la può fare. Il Ministro ha a cuore non solo la 'cura dell'acqua', ma anche, in riferimento all'intermodalità, la 'cura del ferro', e con gli investimenti in corso siamo già in forte recupero rispetto agli obiettivi.

Forti dell'esperienza maturata con gli incentivi Ecobonus e Ferrobonus, siamo pronti a partire

con le nuove formule di Marebonus e Ferrobonus per il sostegno dell'intermodalità: entrambi gli incentivi hanno avuto il via libera della Commissione Europea alla fine del 2016 e si è in attesa della pubblicazione dei decreti attuativi sulla Gazzetta Ufficiale.

I risultati attesi sono significativi: secondo una stima prudenziale il solo Marebonus sottrarrà dalla rete stradale ogni anno un target di unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion.

Tutto questo in attesa che la partita si giochi 'in campo europeo', con l'introduzione di un Eurobonus, per la quale RAM ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta GEF: il Mediterraneo è un mare europeo, ed è giusto che anche l'Europa - se vuole una 'cura dell'acqua' - incentivi il trasporto marittimo e fluviale.

Parliamo di un tema a lei caro: quelle delle risorse. Un mese fa 50 economisti italiani hanno inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un appello volto a sensibilizzare il Governo sulla necessità di sostenere la programmazione e la realizzazione di grandi opere infrastrutturali con rigorose analisi tecnico-economiche che giustifichino il sacrificio di risorse pubbliche necessario. Ritiene che, sul lato portuale, la riforma della 84/94 superi questo problema?

La riforma della 84/94, introducendo il concetto di Sistema Portuale e razionalizzando a 15 Autorità di Sistema Portuale, spinge fortemente e ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, evitando lo spreco di risorse. La palla ora passa al territorio, che dovrebbe avere

lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli già avviati dal Ministero, soluzioni e sinergie condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa.

Un altro, significativo contributo per la definizione di una progettualità intelligente viene dal nuovo Codice degli Appalti, che disciplina e chiarisce la progettazione di fattibilità tecnico-economica in fase di project review e nuovi progetti.

Una configurazione che permette al sistema di aprirsi al mercato, perché una progettazione di valore genera altri investimenti, pubblici, privati e in PPP.

Oggi giorno sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) per finanziare opere infrastrutturali ritenute rilevanti, ma senza una decisa infrastrutturazione del sistema paese non si va avanti. Come se ne esce?

La mancanza di risorse è un falso problema: i fondi per lo sviluppo della portualità e della logistica sono disponibili, se si sanno individuare, intercettare e 'incrociare' fra loro. In più, mi preme sottolineare come non sia il grant - il 'regalo', a volte limitato al 10/15% - a far funzionare un progetto, se non nelle Regioni Obiettivo Convergenza, ma la sostenibilità del progetto stesso, che permette agli operatori - pubblici o privati che siano - di definire il proprio Business Plan.

Infatti, l'iniziativa viene sicuramente avviata se vi è la disponibilità importante di prestiti e garanzie pluriennali. RAM in questo caso stimola e supporta il

territorio per avviare società di progetto attraverso new.co, attorno a dei progetti ritenuti prioritari, e costruire i relativi Business Plan reperendo fondi anche grazie al blending di diverse fonti di finanziamento pubbliche e/o private. Attraverso questo meccanismo, il finanziamento delle opere può essere assicurato, ad esempio, attraverso il matching di risorse, internazionali, europee, nazionali e regionali, a fondo perduto a gestione diretta e indiretta, degli strumenti finanziari innovativi, dei prestiti dei principali istituti finanziari come BEI, ecc., a cui agganciare eventuali garanzie tipo PBI e LGTT e, da ultimo, quelle previste dal Fondo Juncker.

Il Partenariato Pubblico-Privato in Italia è una via sempre percorribile?

Certo, non è solo percorribile ma anche necessaria per la progettualità integrata del nostro sistema portuale e logistico. Le partnership tra pubblico e privato funzionano se i ruoli sono definiti con chiarezza; il proponente deve essere prevalentemente chi ha l'idea progettuale sostenibile e chi dimostra la capacità di gestirlo negli anni di concessione successiva. Questi sono requisiti fondamentali per il funzionamento di queste soluzioni che, se messe in atto secondo tali criteri, a volte possono forse essere l'unica strada percorribile. I progetti sostenibili attraggono sempre investimenti.

PORT NEWS

Trimestrale on line

Sede: Scali Rosciano 6/7

Direttore editoriale: Stefano Corsini

Direttore responsabile: Marco Casale

Registrazione del tribunale di Livorno
n° 1/2012 del 14/3/2012

Cargo. Dopo due rinvii l' iter della gara d' appalto sta procedendo e si concluderà il 31 maggio - L' Adsp cerca sinergie anche con altri scali

Livorno avanti con il nuovo terminal

Nessun impasse né ulteriori rinvii per la Piattaforma Europa, il nuovo terminal multipurpose del porto di Livorno, per il quale è in corso la gara per la realizzazione della prima parte, cioè la banchina container. Il bando avrebbe dovuto concludersi il 30 settembre 2016 ma il termine per le domande per la gara d' appalto (un project financing da 504 milioni, dei quali 326 a carico di privati) è slittato prima al 15 dicembre, dietro richiesta di molti soggetti interessati, e poi al 31 maggio 2017, per approfondimenti voluti dalle autorità competenti in sede di Conferenza dei servizi.

Ora, però, assicura Stefano Corsini, neopresidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo), «l' iter sta andando avanti: si tratta di un bando di gara europeo, per confezionare il quale è stata richiesta una complessa attività preparatoria. La realizzazione della Piattaforma richiede una procedura complessa, strutturata e che coinvolge molteplici soggetti. La deadline prestabilita per la presentazione delle manifestazioni d' interesse è il 31 maggio: ho davanti a me tutto il tempo necessario per

esaminare approfonditamente le carte e farmi un' idea personale circa la capacità del progetto di giungere proceduralmente a buon fine, senza intoppi, e di generare, nella fase di gestione, i flussi di cassa necessari a remunerare il capitale investito da parte del privato. Io ci credo e vorrei che fosse fatta il più presto possibile, a patto di evitare le sabbie mobili dei contenziosi».

Corsini ricorda, poi, che oggi «Livorno è l' unico porto con un terminal ferroviario sui moli (Livorno Darsena, Ndr)». Il che rappresenta «un bel salto in avanti nell' ottica dell' integrazione logistica del traffico nave/auto/treno; e se ciò consentirà una migliore integrazione con La Spezia, l' iniziativa di Livorno avrà ancora maggior valore, in quanto se vogliamo rispondere alla concorrenza dei porti del Nord Europa , bisogna fare squadra con l' Alto Tirreno e andare al contrattacco . Vedo bene la possibilità di realizzare accordi macro-regionali che superino gli attuali confini delle Adsp. Fare sistema vuol dire prima di tutto definire nuovi orizzonti: Genova, La Spezia e Civitavecchia sul Tirreno e Ancona sull' Adriatico possono essere per Livorno, Piombino e le isole, dei punti di riferimento che preludono a potenzialità complessive ancora non quantificabili». Proprio a Livorno domani si svolgerà il 2° Forum nazionale della logistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

PORTO E LAVORO

IL PRECEDENTE DI GENOVA

A GENOVA IL SINDACO DORIA (PDI) SI È AUTONOMINATO COME NOGARIN E IL SINDACO DI CANTONE HA DATO L'OK. IL MINISTERO INVECE NON SI È PRONUNCIATO

Nogarín nel comitato di gestione La polemica tiene banco al Forum

Il sindaco apre i lavori con Corsini e Rossi. Conclude il ministro Delrio

ALLA VIGILIA dell'importante Forum nazionale sulla portualità e Logistica, in programma per domani alla Stazione crociere, il cluster marittimo labronico e non solo attende con molto interesse quelle che verranno indicate come le linee di sviluppo della riforma Delrio. Sarà infatti il ministro, domani in tarda mattinata, a chiudere la prima parte del Forum con le conclusioni e le considerazioni sullo stato dell'arte della riforma portuale e degli aspetti collegati. Reti e progetti di interconnessione nel Mediterraneo (Antonio Cancian), sfide globali per il sistema portuale europeo (Olaf Merk) maggiore efficacia degli investimenti nei porti italiani (Enrico Grassi) sistema italiano nelle politiche dei trasporti europei (Herard Ruijters), le nuove vie della seta (Lucio Caracciolo) sono le



Il convegno

Portualità e logistica i massimi esperti al Terminal crociere

IN MATTINATA si parlerà di reti e progetti di interconnessione nel Mediterraneo (Antonio Cancian), sfide globali per il sistema portuale europeo (Olaf Merk), efficacia di investimenti nei porti italiani (Enrico Grassi) sistema italiano nelle politiche dei trasporti europei (Herard Ruijters), nuove vie della seta (Lucio Caracciolo)



La riforma
e i suoi effetti

Sarà il ministro, in tarda mattinata, a chiudere la prima parte del Forum con le conclusioni

relazioni attese nella mattinata, mentre il pomeriggio sarà dedicato a workshop tematici ristretti. Ma per quanto riguarda il sistema portuale livornese e di Piombino, sono molto attesi i saluti di apertura del Forum, affidati rispettivamente al presidente dell'Adsp Stefano Corsini, al presidente della Regione Enrico Rossi e al sindaco Filippo Nogarín.

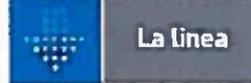
SU QUEST'ULTIMO si è già aperta l'ennesima polemica politica di chi, in porto ma specialmente tra i partiti di opposizione, sta mettendo in dubbio la legittimità della sua auto-designazione nel comitato di gestione dell'Adsp. Siamo, come di consueto, nel paese del diritto, dove però più del diritto è il rovescio a tener banco. Della serie: Premesso che la legge consente ai sindaci di sedere nei comitati di gestione delle Autorità, ne hanno le caratteristiche di competenza specifica su portualità e logistica, il curriculum di Nogarín cui la giunta comunale si è riferita per designarlo è o no è in linea con la normativa? In un caso analogo,



che sta costituendo un importante principio a supporto della scelta di Nogarín, ovvero dell'autodesignazione del sindaco Doria, è stato fatto notare che L'Anac non ha avuto niente da ridire sul piano della legittimità: ma ha demandato al ministero di vigilanza, cioè al MIT, la valutazione delle caratteristiche di Doria in quanto a competenza e conoscenza del comparto portuale e logistico. E il MIT ad oggi non si è pronunciato. Per il sindaco di Livorno vale lo stesso criterio: come sindaco può far parte del comitato di gestione dell'Adsp, ma solo se ne ha competenza e conoscenze tecnico-professionali cer-

tificate, sulle quali il giudizio deve venire dal MIT. Sperando che non lo faccia alle calende greche.

CONSIDERAZIONI a parte, ma anch'esse con il loro valore, sono quelle dell'opportunità di un sindaco di una città portuale come la nostra, dove le scelte di pianificazione sono di pari responsabilità tra Adsp e Comune, a sedere nel comitato di gestione. Con un qualche filo d'ironia, anche in altri porti è stato ricordato che le grandi competenze richieste dalla legge agli esperti chiamati a rappresentare i comuni (e la Regione) nei comitati, comportano responsabilità am-



La linea

«La città deve essere rappresentata»

DA SINDACO, fin dalla sua elezione Nogarín ha sempre sostenuto che il porto è uno dei polmoni della città, e che delegarne in toto la gestione al di fuori delle scelte comunali non può essere accettabile. Di qui la scelta di autodesignazione in seno al nuovo organismo di gestione, che significa da parte di Nogarín una forte assunzione di responsabilità amministrativa. E penale

amministrative ma anche penali pesanti: con compensi letteralmente da fame, 75 euro a seduta che non coprono nemmeno un'assicurazione professionale. Da questo punto di vista la scelta di Nogarín è un atto di indubbio coraggio, che può sfiorare il masochismo. Ma da sindaco, fin dalla sua elezione Nogarín ha sempre sostenuto che il porto è uno dei polmoni della città, e che delegarne in toto la gestione al di fuori delle scelte comunali non può essere accettabile. Da qui i frequenti scontri con

sia pure con la collaborazione piena degli uffici sulle scelte condivise.

A.F.

L'INCONTRO SODDISFAZIONE DOPO L'INCONTRO A PALAZZO ROSCIANO

«Vertenza» dialoga con l'Authority

- LIVORNO -
È DURATO circa un'ora l'incontro andato in scena ieri mattina nella sede **del'Authority Portuale** tra il nuovo presidente Stefano Corsini e i rappresentanti di 'Vertenza Livorno', accompagnati da diversi esponenti del panorama politico cittadino. Al tavolo infatti si sono seduti Sergio Landi, Giacomo Polese, Davide Del Braca e Annarita D'Amore per 'Vertenza', Giuseppe Lobaccaro per Fratelli d'Italia, Daniele Galli per il Movimento Cinque Stelle e Venio Cecconi per Città Diversa. I temi all'ordine del giorno sono stati quelli riguardanti il delicatissimo panorama lavorativo della città, con la gara dei bacini in primis e il

futuro delle migliaia di disoccupati subito a ruota. «Abbiamo avuto l'impressione di un tecnico preparato - hanno spiegato i rappresentanti di Vertenza -, con un buon senso pratico e per niente intenzionato a perdere tempo. Una persona competente, che ha l'obiettivo di chiudere ben presto le partite ancora aperte». Soddisfatta dunque Vertenza Livorno, che ha avuto rassicurazioni in merito alla ripartenza della gara dei bacini e all'applicazione del decreto regionale 132/2016, ovvero quello riguardante la cosiddetta 'premialità' e la priorità di occupazione per i disoccupati livornesi. Corsini infatti ieri mattina si è detto deciso a valutare l'applicazione di questi elementi, e soprattutto ha fatto se-

pere di voler considerare tutte le strade tecnico-legali per far sì che vengano presentate le offerte per i bacini. «Il percorso del dialogo è stato avviato - ha aggiunto Sergio Landi - Il presidente Corsini è apparso come un uomo che non è qui per prendere aria. Ha spiegato quelle che secondo lui sono le potenzialità del porto, l'importanza di tutta la filiera, tra logistica e industrialità, e l'intenzione di voler aprire un canale sulla questione del porto turistico». Dal canto suo Vertenza Livorno ha ribadito la necessità di attivare percorsi di formazione professionale per i lavoratori. «Ci vogliono corsi per tubisti, saldatori e elettricisti - ha concluso Landi - altrimenti non ne usciremo».

Paolo Biagioni



BATTAGLIA Una delegazione di lavoratori di «Vertenza Livorno»

PIOMBINO

La giornata dello sceicco Al Hashar: visita in Comune e all'Authority

- PIOMBINO -

STAMANI sarà a Piombino una delegazione omanita guidata dallo Sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar. Obiettivo della visita individuare le migliori opportunità che il sito industriale di Piombino può offrire per la produzione di autovetture di Formula GT3 e, in futuro, di autovetture su strada. La delegazione sarà ricevuta alle 10 dal sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, nella sala consiliare del palazzo comunale, dal presidente **dell'Authority Portuale** Piombino-Livorno Stefano Corsini alle 11, da altri rappresentanti delle istituzioni del territorio e dal dottor Ivano Reggiani a cui si deve la regia dell'incontro. Nel corso dell'incontro si parlerà anche di progetti di sviluppo che coinvolgono entrambi i Paesi e che hanno ad oggetto lo sviluppo sinergico dell'hub portuale di Piombino con quello dell'area di Cenas (area industriale in forte sviluppo e che attrarrà molti investimenti in Oman) per il commercio di prodotti nel settore agroalimentare.

LA SOCIETÀ omanita Elixir United Investment LLC, infatti, nata per realizzare in mercati stranieri investimenti aventi ad oggetto le molteplici attività dell'Al Jazeera International Group dello Sceicco, ha individuato nell'Italia non solo un paese

di grande opportunità di sviluppo del business, ma un partner ideale da cui attingere know-how per sviluppare attività produttive e servizi in Oman. L'agenda degli incontri, nonché di tutti quelli con i rappresentanti delle maggiori aziende private e partecipate del nostro Paese, è frutto del lavoro di advisor che lo Studio Legale Napolitano ha realizzato per conto delle società dello Sceicco Al Hashar, con un focus particolare sul nostro Paese.



LO SCENARIO
La copertina del libro
«Acciaio di Silvia
Avallone ambientato
a Piombino

L'area industriale
e portuale in attesa
(da troppo tempo)
del rilancio promesso
Ecco le prospettive

PIOMBINO

ULTIMA CHIAMATA

Occhi da tutto il mondo. E oggi arriva uno sceicco

La sintesi

Tanti progetti, ma Piombino langue. Spento ormai l'altoforno, ciò che resta della grande «fabbrica dell'acciaio» adesso è soltanto un gigante arrugginito. Oggi un'altra puntata: arriva una delegazione omanita guidata dallo sceicco Al Hashar. Sarà la svolta?

Maila Papi

PIOMBINO (Livorno)

SISENTE solo il rumore del mare. Lo stabilimento è fermo. I capannoni che una volta erano quasi cosa viva con lingue di fuoco, acciaio incandescente e sbuffi di fumo, sono scheletri spettrali. Solo il vento, ogni tanto, fa cigolare qualche

lamiera arrugginita. Dell'immensa fabbrica che si è sviluppata negli anni, dalla città a Pontedera, oltre 650 ettari, un'area lunga 7-8 chilometri, restano accesi solo alcuni laminatoi come il treno-rotarie che funziona a singhiozzo.

Per la prima volta in un secolo e mezzo di storia di industrializzazione moderna, Piombino ha spento l'altoforno. Niente più colate d'acciaio, niente più 'carbon coke'. I ritmi della città, segnati per anni dai turni dello stabilimento, sembrano bloccati in un silenzio irreale.

DIMENTICATE i casermoni di Acciaio, dimenticate i quartieri operai raccontati da Silvia Avallone nel suo romanzo. Non c'è più nulla di tutto questo. Eppure in questi anni ci sono stati grandi progetti per le Acciaierie. Primi russi di Severstal che per due anni fecero molto bene, assumendo anche oltre duecento giovani. Poi a salvare il polo siderurgico dovevano essere gli indiani di Jindal. Infine Issad Rebrab, algerino, presidente di Cevital, uno dei primi dieci uomini più ricchi d'Africa. Un progetto da un miliardo e mezzo di euro con una nuova acciaieria elettri-

ca meno inquinante, impianti agroalimentari e logistica con l'utilizzo delle nuove banchine del porto.

GIÀ, IL PORTO. I lavori di ampliamento e riqualificazione dello scalo marittimo in tre anni hanno completamente trasformato Piombino che ora ha cinque chilometri di nuove banchine, un fondale a -20 metri compatibile con le grandi navi e piazzali per decine e decine di ettari. Un porto che è diventato molto appetibile anche per i suoi collegamenti ferroviari.

Ma nonostante tutto questo, il piano presentato da Rebrab non è ancora decollato. L'imprenditore algerino non riesce a superare il blocco all'esportazione di capitali imposto dal suo Paese e non ha ancora trovato i finanziamenti necessari per avviare i cantieri. Dopo una serie di rinvii, sindacati e istituzioni temono che il piano non possa partire e in questi giorni sarà presa una decisione dal ministero dello Sviluppo economico. Non si esclude che Rabrab possa essere considerato inadempiente e lo stabilimento torni a essere commissariato per ricercare un nuovo impres-

ditore. In ballo ci sono duemila posti di lavoro: i dipendenti Lucchini sono passati ad Aferpi (Acciaierie e Ferriere di Piombino) e hanno un contratto di solidarietà, ma gli ammortizzatori sociali si esauriranno entro due anni. Gli addetti delle ditte esterne, altri 1500, sono in condizioni peggiori, molti di loro sono già stati licenziati. In questa situazione c'è chi propone un 'piano B', come l'ex responsabile dell'ufficio tecnico Lucchini, Leonardo Mezzacapo, secondo il quale si potrebbero riutilizzare parte dei vecchi impianti e costruire egualmente una nuova acciaieria elettrica con un budget dimezzato rispetto agli oltre 400 milioni di euro previsti dal piano industriale di Rebrab.

Ma ci sono anche altri progetti come il grande bacino di refitting e demolizione navi che Pim (Piombino industrie marittime) sta realizzando con i giganteschi cassoni di galleggiamento delle navi Concordia arrivati da Genova.

INFINE, oggi a Piombino arriva una delegazione omanita guidata dallo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar. Obiettivo della visita: individuare le migliori opportunità che il sito industriale di Piombino può offrire per la produzione di auto di FormulaGT3 e, in futuro, di vetture su strada. La delegazione sarà ricevuta dal sindaco Massimo Giuliani e dal presidente dell'Autorità Portuale Piombino-Livorno Stefano Corsini.

Nel corso dell'incontro si parlerà anche di progetti di sviluppo che coinvolgono entrambi i Paesi e che hanno a oggetto lo sviluppo sinergico dell'hub portuale di Piombino con quello dell'area di Cenas (area industriale in forte sviluppo e che attrarrà molti investimenti in Oman) per il commercio di prodotti nel settore agroalimentare. Sarà questa la soluzione per far ripartire Piombino?

L'ultimo italiano fu Lucchini

Giuseppe Lucchini, 64 anni, bresciano, figlio del cavalier Luigi Lucchini, uno dei decani dell'industria italiana, è stato amministratore delegato della società Lucchini e quindi delle Acciaierie di Piombino.

Dopo la cessione delle quote all'imprenditore russo Mordashov, Lucchini ha mantenuto la fabbrica di ruote e assali per treni.



Poi arrivò il russo Mordashov



Alexej Mordashov, 52 anni, ad di Severstal, società russa che opera in mezzo mondo nel settore siderurgico. Ha una fortuna personale di 11 miliardi di dollari. Nel 2005 acquisì la maggioranza delle quote Lucchini da Giuseppe Lucchini.



SPERANZA Una manifestazione dei lavoratori di Piombino

- segue

L'offerta indiana con Jindal

Sajjan Jindal, 58 anni, indiano, presidente di Jindal South West, nell'ottobre 2014 presentò un'offerta per acquisire le Acciaierie di Piombino incontrando anche il presidente della Regione Enrico Rossi. Ma l'offerta, che prevedeva il mantenimento di soli settecento posti su duemila dipendenti, non venne considerata adeguata.



Il piano dell'algerino Rebrab



Issad Rebrab, 73 anni, algerino, presidente di Cevital, società leader in Algeria nel settore agroalimentare e industriale con produzione di vetro, elettrodomestici e assemblaggio auto: 18mila dipendenti. Nel 2015 presentò un piano per le Acciaierie di Piombino ancora irrealizzato.

Lotta all'inquinamento: l'Adsp c'è

Il presidente Francesco di Majo replica alle accuse giunte da Palazzo del Pincio e ricorda l'impegno a realizzare progetti volti all'efficientamento energetico nello scalo. Al lavoro con Arpa Lazio per accertare l'esatta incidenza delle diverse fonti presenti. "Solo l'agenzia regionale è titolata a certificare la qualità dell'aria"

CIVITAVECCHIA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale e l'Arpa Lazio sono al lavoro per la realizzazione di un progetto volto ad accertare esattamente l'incidenza delle diverse fonti di inquinamento nell'aria in tutta la zona che gravita sul porto di Civitavecchia. Lo ha annunciato il presidente Francesco Maria di Majo, intervenendo all'indomani delle accuse rivolte da alcuni rappresentanti dell'amministrazione comunale ai vertici di Molo Vespucci, tacciati di scarso interesse in campo ambientale.

Di Majo ha quindi ricordato quello che è l'impegno dell'ente alla realizzazione di progetti (co-finanziati anche dall'Unione europea) volti all'efficientamento energetico all'interno del porto, in particolare attraverso l'impiego, da parte delle navi, del combustibile pulito Gnl (gas naturale liquefatto), che oggi viene fortemente sostenuto dall'Ue come combustibile alternativo nel trasporto marittimo. Con l'Authority che è stata anche individuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come "implementing body" del programma nazionale Gainn per la promozione del Gnl nel trasporto marittimo.

"Questa è una delle tante iniziative che stiamo sostenendo - ha spiegato il presidente dell'Adsp - in stretta cooperazione con i diversi enti ed organismi che operano all'interno del porto, gli armatori e i terminalisti, al fine di poter conciliare lo sviluppo del porto e della crescita occupazionale con la tutela dell'ambiente e, quindi, con la tutela della salute dei cittadini, rispetto alla quale è fondamentale l'attendibilità delle misurazioni in relazione alle diverse sorgenti/fonti di inquinamento".

E ha voluto fare chiarezza anche sulle misurazioni effettuate, a notevole distanza dalle navi da crociera presenti all'interno dello scalo, dall'Ong tedesca Nabu e dai membri dell'associazione Cittadini per l'Aria. "Sabato 25 marzo tutti i luoghi di accesso alla capitale, compreso quindi il porto di Civitavecchia - ha sottolineato - sono stati sottoposti a misure di massima sicurezza in ragione della celebrazione dei 60 anni dalla firma dei Trattati di Roma. Gli unici dati certi e le cui misurazioni sono, invece, a tutti gli effetti autorizzate, sono quelli dell'Arpa, unico organismo titolato a certificare la qualità dell'aria nella Regione Lazio. Dai dati rilevati dalla centralina presente all'interno del porto di Civitavecchia emerge che il giorno 25 marzo 2017 il quantitativo di polveri PM10 ("materia particolata") era pari a 25 microgrammi/m³ ovvero ben al di sotto del valore massimo giornaliero pari a 50 microgrammi/m³. Peraltro, nell'arco dell'anno non è stato mai superato il valore massimo della media annuale. Questa AdSP - ha concluso - ha sempre manifestato la propria disponibilità ad un confronto su tali dati".

RMEI e Game al Forte Michelangelo

Presso la calata Cesare Laurenti si è tenuto un meeting introduttivo all'evento di maggio a Marrakech. Di Majo: "Valorizzare l'eredità culturale dei porti per sviluppare i rapporti con i nostri vicini" [VIDEO](#)

CIVITAVECCHIA - Giovani ambasciatori mediterranei (Game) al Forte Michelangelo. Prosegue il progetto che ha l'ambizioso obiettivo di legare scuole ed università delle città che si affacciano sul Mediterraneo.

RMEI, rete mediterranea scuole di ingegneria e management, ha la sua sede proprio nel porto e il professore de La Sapienza Massimo Guarascio ha spiegato che la rete istituzionale ha creato una rete junior. "Il nome ambasciatori - ha aggiunto - è nato nel 2011 quando è stato fatto il workshop organizzato dalla Rete mediterranea della facoltà di ingegneria, la Sapienza è socio fondatore. Il futuro è unità e pace, questa è la missione".

Presso la calata Cesare Laurenti si è svolto un meeting di preparazione al colloquio di Marsiglia, di 4 e 5 maggio, ed al VI Michelangelo workshop che si terrà a Marrakech dal 7 al 10 maggio. All'incontro erano presenti giovani rappresentanti di Libano, Marocco, Egitto, Tunisia, Grecia e, per l'Italia, l'istituto Baccelli con quattro studenti, la dirigente scolastica Stefania Tinti e Mauro Adamo.

"Lo scopo - ha detto Adamo - è quello di diffondere la cultura dell'integrazione educando i giovani al rispetto reciproco avendo una base comune: il Mediterraneo".

All'evento ha preso parte anche il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo, intervenendo in inglese ed in francese per facilitare i presenti, si è detto felice di aver potuto ospitare l'iniziativa: "Stiamo cercando - ha dichiarato di Majo - di valorizzare l'eredità culturale del porto, il mio desiderio è utilizzare queste risorse per sviluppare maggiormente i rapporti con i nostri vicini. Grazie a La Sapienza che permette di tenere attivo questo progetto di scambio tra Italia e nord Africa ed alle scuole che vi prendono parte".

Nel corso dell'evento è stato mostrato un quadro del giovane Salah Charef, presente, sono state lette poesie e ascoltata una giovane violinista e compositrice. Uno scambio di idee, energia e cultura nell'ottica di un Mediterraneo unito.

Hi-tech. Siglato un accordo triennale

Patto del mare tra Campania e Liguria

NAPOLI Tra Campania e Liguria parte una collaborazione triennale sui temi della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'economia del mare. Con questo scopo ieri, a Napoli, hanno firmato un protocollo d'intesa il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca e l'omologo della Liguria Giovanni Toti.

L'intesa pone le premesse per un'intensa collaborazione su temi come sviluppo dei sistemi portuali, sinergie tra poli di innovazione e ricerca e distretti industriali. In generale si punta a produrre un'effetto moltiplicatore delle iniziative intraprese, garantendo il totale impiego delle risorse comunitarie.

L'intesa fa riferimento al «rafforzamento delle competenze e delle specializzazioni presenti sui rispettivi territori, attraverso cluster, poli di ricerca e innovazione, distretti tecnologici e industriali». E questo è un punto centrale: a quanto pare, infatti, si tratta proprio di un atto che getta le premesse per un ingresso delle due regioni nel costituendo cluster nazionale "Blu green". La Campania ha finora aderito solo al cluster dell'aerospazio e punta a essere presente in tutti i 12.

Tornando all'accordo con la Liguria, va anche precisato che, al fine di coordinare le attività, viene costituito un organismo di governance composto da due rappresentanti di ciascuna delle parti con il compito di definire le modalità di attuazione, di monitorare le attività. Tale gruppo potrà essere integrato da tecnici dei ministeri ed esperti di settore.

L'organizzazione e la gestione degli interventi saranno curati dagli uffici degli assessorati allo Sviluppo e alla Innovazione Tecnologica, Energia, Porti e Logistica della Regione Liguria, e, per la parte campana, dagli uffici dell'assessorato alle Attività produttive e di quello a Innovazione, Startup e internazionalizzazione.

Con l'intesa siglata si apre, ha spiegato il governatore ligure Toti, «un percorso comune di utilizzo dei fondi europei per le start-up e progetti di ricerca e sviluppo, oltre a scambi e collaborazioni tra i due porti in tema di ricerca e innovazione. Le nostre regioni hanno territori simili e simili opportunità, oltre a un modello di implementazione tecnologica che deve diventare la dorsale del nostro Paese». «Abbiamo opportunità - ha sottolineato De Luca - che possiamo sfruttare nell'interesse delle nostre comunità, guardando al futuro e partendo da un obiettivo comune: il lavoro. Entrambi avevamo settori produttivi omologhi nella cantieristica e nella siderurgia, abbiamo conosciuto momenti di crisi pesante e ora cominciamo ad impostare un lavoro per aprirci strade verso il futuro, nel campo della portualità, della

ricerca scientifica della logistica».

Crede nell'intesa tra Campania e Liguria anche Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. «Una opportunità - la definisce - da declinare in progetti e sinergie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Intesa Regioni Campania e Liguria su economia del mare e innovazione

Una collaborazione triennale tra **Campania** e **Liguria** sui temi della ricerca e dell'innovazione partendo dall'economia del mare, ma coinvolgendo l'intero settore economico attraverso cluster, poli di ricerca e innovazione, distretti tecnologici e industriali, progetti pilota e azioni per la promozione delle imprese innovative.

E' questo l'oggetto dell'accordo siglato oggi nella sede della Regione Campania tra il governatore Vincenzo De Luca e il suo omologo ligure Giovanni Toti. Secondo quanto previsto dall'accordo, le due Regioni collaboreranno nell'ambito dei rispettivi Por-Fesr per garantire il pieno utilizzo delle risorse comunitarie, destinate a ricerca e innovazione, cercando di generare un effetto moltiplicatore nell'impiego delle risorse.

Tra gli obiettivi dell'intesa spiccano le azioni di politiche industriali in grado di sostenere i territori, ponendo al centro la tutela della salute dell'ambiente e sostenendo l'internazionalizzazione delle imprese e del capitale umano. Le due regioni si coordineranno in un comitato di direzione composto da due rappresentanti ciascuno.

A Napoli il waterfront del Beverello divide pubblico e privato

Ci volevano il ripristino della governabilità del porto di Napoli, il ritorno del presidente, coincidente alla riforma del sistema di governance nazionale - che ora ribattezza l'authority "Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale" (Adsp) -, per tornare a parlare di waterfront, del luogo nel quale far vivere alla comunità un pezzo di porto, che nel capoluogo campano, in centro, ancora non c'è. Si tratta, al netto dei progetti fattibili, del ripristino della vivibilità della parte bassa di piazza Municipio fino al Beverello, scavalcando, da sopra e da sotto, la satura arteria stradale di via Acton/Colombo. «In realtà il waterfront vero e proprio di Napoli va dal molo San Vincenzo a porta di Massa ma attualmente è una zona troppo ampia per intervenire», spiega Pietro Spirito, presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (che governa **da dicembre dell'anno scorso** i porti di Napoli, Salerno, **in proroga fino a dicembre**, e Castellammare di Stabia). Un fronte mare che richiederebbe non solo tanti soldi per riorganizzare gli spazi, ristrutturare palazzi e piazzali, ma anche una formidabile coordinazione tra pubblico e privati, impensabile in questo momento.

La polemica pubblico-privataIn questi tre mesi Spirito, oltre ad aver **approvato il Piano triennale dei porti campani**, non ha lesinato in più occasioni attacchi, indiretti alla persona (giuridica o meno) ma espliciti nel concetto, verso una parte dell'imprenditoria portuale napoletana, colpevole di aver bloccato, se non fatto naufragare, i progetti di riqualificazione di questa zona nel cuore della città. Una vecchia storia che risale al 2003 con l'arrivo di Nausicaa, la *in house* della vecchia autorità portuale incaricata di progettare e realizzare l'ampio waterfront San Vincenzo-Porta di Massa, e terminata nel 2014, **dopo il fallimento di Nausicaa nel 2011**, con il veto degli armatori degli aliscafi all'ultimo progetto urbanistico rimasto, quello per la riqualificazione del Beverello. La verità, secondo Spirito, intervenuto venerdì scorso a un convegno organizzato dai Propeller Club di Napoli e Trieste sui rispettivi waterfront, è che «una nuova organizzazione degli spazi del Beverello metterebbe in crisi l'oligopolio imprenditoriale dei servizi. Con un nuovo waterfront le concessioni andrebbero a gara». Una "lobby" che nel vecchio Comitato portuale «ha sempre bloccato iniziative del genere. Solo negli ultimi mesi è iniziato un riconoscimento dei progetti urbanistici», spiega Rosario Pavia, ordinario di urbanistica all'Università di Pescara, uno dei membri rimasti del gruppo originario dell'architetto Michel Euvé, vincitore del bando Nausicaa, **unico rimasto a sponsorizzare** il progetto di riqualificazione del Beverello, che gode già delle integrazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dell'ok della Sovrintendenza e del Comune. «Tra qualche settimana ci sarà la riunione della Conferenza dei servizi per approvare il progetto», rassicura Spirito. Speriamo tempi brevi stavolta, visto che la prima riunione della Conferenza sull'argomento c'è già stata il 20 giugno.

Il progetto del BeverelloIn termini architettonici è basato sulle *filtering lines*: una galleria ipogea scavalca il caos di via Marina e sfocia, a mare, su una nuova biglietteria degli aliscafi e, verso l'interno, nella stazione della metro "porto" in costruzione. In mezzo gallerie commerciali, servizi, spazi all'aperto e, si spera, attività culturali. Uno spazio senza barriere, un corridoio pedonale che dal molo Beverello porta a Palazzo San Giacomo.

Ma accusare i soli privati del ritardo decennale nella realizzazione di un'opera costosa ma non irrealizzabile è troppo facile, piuttosto sono stati anche i quasi quattro anni di commissariamento, l'assenza proprio dell'autorità portuale, dello Stato, ad aver rafforzato i veti degli interessi privati. «Il progetto Nausicaa non piace agli armatori, cioè non piace agli addetti ai lavori che sul Beverello operano da settant'anni», commenta sulle pagine del *Mattino* Raffaele Aiello, presidente Fedarlinea e rappresentante degli armatori nel Tavolo di partenariato dell'Adsp, rispondendo alle critiche di Spirito. «Abbiamo proposto, proprio in assenza dello Stato di cui parla Spirito, una soluzione progettuale per una durata di concessione di quindici anni investendo con fondi privati ben 10 milioni di euro», invece Spirito «vuole realizzare le strutture di accoglienza al Beverello con soldi pubblici rinunciando ai finanziamenti privati». Un progetto a cui gli armatori non si oppongono, conclude Aiello, «resteremo a guardare dove e quando Spirito troverà i finanziamenti e come gestirà il transitorio».

-segue

Discorso a parte per i Magazzini Generali, zona subito successiva, verso Levante, quella che insieme al Beverello compone il waterfront completo. Recentemente un Comitato di imprenditori portuali [ha lanciato una proposta](#) di riqualificazione a cui l'Adsp ha risposto con la disponibilità a metterla in gara. Per ora c'è solo un progetto di ristrutturazione. Ci sarebbe spazio, come proposto da più parti, per un museo del mare e dell'emigrazione, un centro universitario gestito dalla Parthenope (ex Navale), un infopoint per turisti, fino a un centro di eccellenza dell'armamento campano, come suggerito da Spirito, «qualcosa che coinvolga, per citare due pesi massimi, Grimaldi e Aponte».

Informazioni Marittime

Porto di Salerno, autonomia per tutto l'anno

E alla fine il porto di Salerno, insieme a quello di Messina con Gioia Tauro, ha ottenuto la proroga all'accorpamento con lo scalo di Napoli. Un decreto ministeriale ha stabilito che lo scalo campano godrà, come richiesto anzitempo dall'Autorità portuale, di autonomia finanziaria e amministrativa dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli e Castellammare) **per tutto l'anno**. Proroga più breve, fino al 30 giugno e **con le stesse disposizioni**, per il porto siciliano dall'Adsp del Tirreno Meridionale (Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria). Per entrambi gli scali l'autonomia si traduce governativamente nella nomina di un commissario delle autorità, nominato prossimamente, che terrà la "reggenza" del porto fino alla fine della proroga. «Sostanzialmente Salerno potrà chiudere un bilancio separato», commenta il presidente dell'Adsp del Tirreno centrale Pietro Spirito. L'autonomia in altri campi, come per esempio la pianificazione, è relativa, «considerando - conclude - che il 31 dicembre è dietro l'angolo per la progettualità a lunga scadenza dei porti».

MOBILITÀ

La novità

Alla fermata un messaggio annunciava che il viaggio non sarà più a titolo gratuito



Il risultato

Crollo verticale degli utenti. Passati da quasi 150 fino a poche decine



Il parcheggio

Anche l'area di sosta di piazzale Spalato è rimasta quasi deserta



L'ALTRA TRATTA

A breve un mezzo per il lungomare. Che sarà attivo soltanto nel weekend

Un nuovo collegamento da piazzale Spalato fino al lungomare Regina Margherita ed oltre. Da qualche tempo l'amministrazione chiede alla Stp l'arrivo di una nuova sperimentazione, stavolta a pagamento fin da subito, per collegare l'area di sosta fino alla zona di piazza Santa Teresa. La nuova navetta dovrebbe partire a breve, anche se ancora non si conoscono ufficialmente i tempi. Il suo percorso sarà piazzale Spalato, via del Mare, lungomare Regina Margherita, via Comana, via Tarsandri, via Bionnacropo e da nuovo lungomare Regina Margherita, via del Mare e piazzale Spalato. Il servizio, almeno inizialmente, sarà attivo solo venerdì, sabato e domenica.

di Francesco RIBIZZO PICCININ

Terminata la sperimentazione, la navetta di collegamento tra il parcheggio di piazzale Spalato ed il centro storico diventa a pagamento. Anche e soprattutto a causa del ritardo del comune portuale, la cui ultima riunione avrebbe dovuto decidere sulla concessione dell'area alla Mobiservizi e che, invece, è andata deserta, costringendo il Comune ad attuare questa soluzione temporanea.

Per risultato, i circa 15 utenti giornalieri - un numero ragionato con grande fatica ed in diversi mesi di tempo - calano drasticamente già dal primo giorno. Come, del resto, l'ufficio Traffico di palazzo di città e la stessa amministrazione comunale si attendevano, visto che il progetto originario era quello di utilizzare un vero "Park & Ride", vale a dire parcheggio e corsa sulla navetta in un unico biglietto. Per la Stp, tuttavia, la graminia del servizio non era più giustificabile dal punto di vista contabile, perché l'azienda deve fare fronte alle spese per lo stipendio dell'autista e per il carburante.

Non era possibile però, almeno per ora, far partire il vero e proprio servizio di Park & Ride, che comporta il pagamento di un

Navetta a pagamento da ieri. Il "Park&Ride" non decolla

Niente concessione a Bms: comitato portuale saltato

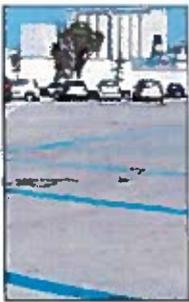
solo ticket sia per il parcheggio che per il passaggio (di andata e di ritorno, per più di una persona visto che in auto spesso non c'è solo il conducente) sulla navetta fino in centro. La Mobiservizi, infatti, non è ancora entrata in possesso dell'area di sosta di piazzale Spalato, che essendo Demanio marittimo deve essere concessa dall'Autorità portuale.

Di in effetti, il punto è stato già inserito all'ordine del giorno del comitato portuale, la cui ultima riunione è però andata deserta, allungando i tempi e costringendo comune e Stp ad una soluzione

temporanea che tutti sanno avrà un impatto negativo sull'utilizzo del mezzo pubblico, gratuito fino all'1 aprile.

Solo quando ci sarà la concessione, dunque, Stp e Mobiservizi potranno entrare in un tavolo, con la mediazione del Comune, e concordare prezzo del ticket e percentuale dell'incasso per l'una e per l'altra azienda.

Intanto, però, proprio dall'ufficio Traffico sono state presentate alcune richieste precise alla fine, in diverse note, fessucchiato. Il parcheggio andrà allestito nel modo migliore possibile, con inseg-



ne controllate con sbarre e casse automatiche, anche con pagamento "contactless", dunque non solo tramite carta di credito o bancomat ma addirittura attraverso il chip Nfc dei cellulari di nuova generazione. Cune automatico dovrà essere il sistema di bigliettazione, che dovrà anche essere in grado di gestire anche le richieste di emissione di ticket da remoto. Ad esempio con l'utilizzo di un'apposita app.

Questo, tra l'altro, grazie alla semplice installazione di due sensori a spirale magnetica nell'asfalto, uno all'ingresso e l'altro



all'uscita del parcheggio, consentirà anche di dare un senso ai tassi parziali e escogitare variabile presso la città. Che a questo punto, invece di avvertire gli automobilisti sui problemi creati dalla guida in stato di ebbrezza, potrà informarli ad esempio del numero di stalli ancora disponibili nel parcheggio di piazzale Spalato.

Ciò significa, tra l'altro, poter garantire un servizio 24 ore su 24, magari introducendo una "tariffa notturna" che consenta a chi ne ha bisogno di lasciare l'auto in un luogo controllato per tutta la notte e all'azienda gestrice di fare

LE REAZIONI

Dal successo a quasi zero passeggeri in una giornata. Il crollo della tratta, che ora costa un euro a corsa

Primo giorno a pieno regime: il bus è vuoto

«A queste condizioni meglio andare a piedi»

di Vincenzo MAGGIOR

Il mese di aprile a Brindisi si apre con una novità che riguarda il servizio di trasporto pubblico. D'ora in avanti, la navetta introdotta nello scorso dicembre dall'attuale amministrazione comunale per collegare il parcheggio di via Spalato al centro storico non sarà più gratuita, bensì equiparata ai mezzi che percorrono le altre rotte urbane previste dalla Stp. Quindi, dopo tre mesi termina quello che era stato definito come "esperimento-prova" per invogliare la cittadinanza a sfruttare i parcheggi delle zone limitrofe al mare della città e per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici. La navetta rimane, ma a pagamento.

Si ricorda che il bus in questione ha comportato l'introduzione di una corsia preferenziale che da corso Garibaldi si allunga per tutto corso Umberto fino a piazza Cairoli. Di conseguenza, sono stati appesi gli stalli presenti proprio su corso Garibaldi con notevole disappunto da parte dei commercianti. A gennaio di quest'anno, la stag-

ione parte degli esercizi ha attestato che l'urgenza del Comune ha pregiudicato non di poco gli incassi realizzati nel periodo natalizio. A ridosso del 23 dicembre fu addirittura annunciata la dipartita del centro storico con tutto di manifesti fucinati affissi sui muri del corso.

Nonostante la burocrazia da parte dei responsabili degli esercizi commerciali e nonostante un inizio non proprio entusiasmante del servizio (in pochi ne hanno usufruito, soprattutto nel mese di dicembre), la navetta ha iniziato a raccogliere consensi da parte dei brindisini. La conferma arriva da parte degli autisti della Stp, secondo i quali negli ultimi tempi l'etereza si è ampliata toccando picchi di 130-140 passeggeri al giorno. Sicuramente non graditissimi numeri, ma quanto basta ad ipotizzare un progressivo miglioramento. Secondo i conducenti che quotidianamente si alternano alla guida della navetta, molti impiegati del centro hanno piano piano compreso il vantaggio di lasciare le proprie autostrutture nel parcheggio di via Spalato (che rimane tutt'ora a fruizione gratuita) e arrivare con il bus al posto di lavoro.

Da pochi giorni, però, l'amministrazione ha deciso di cambiare strategia e di introdurre il pagamento. Nei pressi del parcheggio in via Spalato, così co-



mo sulla stessa navetta, sono stati affissi dei documenti che evidenziano la nuova disposizione. Prima di salire sul mezzo, sarà necessario munirsi di biglietto (al costo di un euro), oppure chiedere il ticket direttamente al conducente. In questo caso si pagherà 1 euro e 50 centesimi. A disposizione degli utenti ci sono comunque formule che consentono di poter usufruire di più corse nell'arco di 90 minuti. Ciò non toglie che, dopo un periodo

di sperimentazione, la situazione sia cambiata notevolmente.

Cosa ne pensa la cittadinanza di questa novità? A dirlo è però la giornata di ieri non lascia ipotizzare che il servizio possa consolidare i numeri registrati nelle ultime settimane. «In questo modo - fa presente un automobilista che aveva appena parcheggiato nell'area di sosta - si disincentiva l'uso del mezzo pubblico. Non mi sembra una buona decisione».

Sia le corse mattutine che quelle pomeridiane, in effetti, hanno registrato affluenza quasi nulla. In pochissimi sono saliti sul bus, quasi tutti dotati di abbonamento. Alcune persone si sono avvicinate al mezzo, ma quando hanno avuto conferma di dover fare il biglietto, hanno evitato di salire a bordo. «A questo punto - ha detto una di loro - preferisco arrivare in centro a piedi. E con la primavera ormai in fase di stabilizzazione, credo che mi regolerò sempre così: parcheggio gratis e passeggiata fino al centro».

E da sottolineare che ieri mattina, lunedì, molti esercizi commerciali erano chiusi, quindi bisognerà attendere qualche giorno per comprendere se il servizio manterrà i numeri significativi o se la nuova misura introdotta risulterà deleteria.

Ad ogni modo, c'è già chi propone soluzioni alternative. «Credo che sarebbe il caso di far pagare un euro il parcheggio in via Spalato per mezza giornata e riproporre la gratuità del bus», ha commentato uno dei pochi viaggiatori di ieri.

SOLUZIONI

«Pagare il posto per l'auto e trasporto di nuovo gratis»

INDAGATORI

Metà degli stalli di via del Mare da poco utilizzabili anche dai residenti

Fino a poco tempo fa, erano a disposizione solo a fronte del pagamento del ticket orario ma ora 53 stalli su via del Mare sono finalmente disponibili anche per i residenti e dotati di pass unico. L'amministrazione comunale, infatti, ha verificato che gli stalli convenuti tra lautorità di via Spalato fino all'hotel L'Approdo, fino a poco tempo fa destinati solo all'utilizzo a pagamento senza possibilità di uso da parte dei titolari di pass, non erano quasi mai occupati, verosimilmente perché percorsi dagli automobilisti come troppo lontani dal centro storico.

E così, con l'ordinanza numero 72, si è deciso di renderli disponibili anche ai residenti ed a chi ha il pass. Una scelta di buon senso, basata sulla necessità di riempire l'area. In questo modo, infatti, se la soluzione dovesse funzionare, si allargherebbe l'area interessata da 53 auto-stalli, nel migliore dei casi. Ma chi, fino a quando non si poteva parcheggiare con il pass, avrebbero certamente parcheggiato in pieno centro.

La ratio è quella di rendere maggiormente fruibile quella zona, incentivando anche l'utilizzo del posto su via del Mare o davanti ai negozi, oltre ad un'unità che non sia puramente estetica.

Licenziamenti Dipendenti Mct in agitazione

Proclamata da tutte le sigle sindacali con l'astensione dal lavoro

Domenico Latino GIOIA TAURO A seguito dell'attivazione delle procedure di licenziamento collettivo (381 operai e 19 impiegati) da parte di MCT, il terminalista che gestisce il porto, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti, Ugl Mare e Sul hanno dichiarato lo stato di agitazione.

Nel documento inviato ad azienda, Authority, Prefetto e Governo regionale, i segretari di categoria Domenico Laganà, Nino Sigilli, Domenico Lombardo, Francesco Cozzucoli e Domenico Macri scrivono: «Abbiamo più volte ribadito la distanza rispetto gli esuberanti che la MCT ostinatamente ha voluto sostenere, con proposta analitica presentata ufficialmente, nonostante la volontà aziendale di procedere con limitate riunioni atte a prender tempo e senza mai entrare nel merito della discussione con precisione e puntualità. Già nel lontano agosto 2016 avevamo richiesto di procedere a incontri serrati per specificare, nel merito e reparto per reparto, la necessità di ridurre i numeri dichiarati ma, ad oggi, siamo ancora in attesa di concretizzare il confronto».

I sindacati si dicono «turbati dalle ultime e forti incongruenze ravvisate nel documento presentato dall'azienda rispetto i vari reparti, contraddizioni - si legge nella lettera - che ravvisano il carattere approssimativo e la

confusione aziendale rispetto l'organizzazione che la stessa MCT vuole stabilire nel prossimo futuro. Non condividiamo il sistema che la stessa azienda dichiara utile al rilancio, negli ultimi cinque anni infatti, con molteplici riunioni effettuate con tutte le sigle sindacali (circa una al mese), si è fatto credere di volere procedere a riduzioni del personale in reparti che per magia oggi sembrano sanati, mentre si procedeva a varie migrazioni di settori per aumentare o diminuire gli esuberanti a piacimento».

Le organizzazioni sindacali ribadiscono «la necessità di tarare il sistema portuale per le reali necessità, senza approfittare di uno strumento concepito dal Governo e trasformato in accordo quadro con il contributo sindacale, che dovrà servire alla ricollocazione del personale, alla tutela e al sostegno economico delle famiglie e non ad un contenitore per l'utilizzo a piacimento delle risorse giornaliere necessarie per la normale attività portuale o per sostituire il personale in ferie».

La procedura è stata attivata con le seguenti modalità: astensione dall'attività lavorativa dalle 00.45 del 13 aprile e fino alle 00.44 del 24 aprile per i lavoratori turnisti di piazzale 6X4. Dalle 23 del 13 aprile e fino alle 22.59 del 25 aprile per i lavoratori turnisti 3X8.

-segue

Dalle 7 del 13 aprile e fino alle 23 del 24 aprile per i lavoratori promiscui. Dalle 8.30 e fino alle 17.30 del 24 aprile per i lavoratori giornalieri.

«Inoltre - continua la missiva - non possiamo più accettare ritardi per le opere già definite alla presenza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ministero dello Sviluppo Economico, ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, della Regione Calabria, l' **Autorità portuale** ed Invitalia, per quanto concerne il bacino di carenaggio, il gateway ferroviario e la ZES.

Risorse importanti per il rilancio **portuale** e la dovuta prospettiva del ricollocamento degli eventuali esuberanti».

I sindacati rimangono perciò in attesa di convocazione da parte dell' **Autorità portuale** per espletare la procedura di raffreddamento. «Qualora dovessero rimanere invariate le posizioni aziendali - si evidenzia - ci determineremo con ulteriori azioni di lotta».

Porti:Gioia Tauro,sindacati, decisi dieci giorni di sciopero

(REGGIO CALABRIA), 3 APR - Dieci giorni di sciopero dal 13 fino al 24 di aprile. E' quanto deciso da Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul come risposta unitaria all'avvio da parte di Med Center delle procedure di mobilità finalizzate al licenziamento di 400 portuali.

Dopo una riunione fiume dei rappresentanti dei lavoratori, andata avanti per diverse ore, le organizzazioni sindacali hanno scritto all'azienda, ma anche al Ministro Graziano Delrio e al Prefetto di Reggio Calabria, Michele Di Bari, per comunicare la loro decisione. "Abbiamo più volte ribadito - è scritto nella lettera - la distanza rispetto gli esuberanti che Mct ostinatamente ha voluto sostenere. Numeri che in maniera oggettiva sono stati contestati da tutte le sigle sindacali, in tutte le sedi con una proposta analitica presentata ufficialmente, nonostante la volontà aziendale di procedere con limitate riunioni atte a prendere tempo e senza mai entrare nel merito della discussione con puntualità. Rimaniamo turbati dalle incongruenze del documento di Mct".

Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul hanno inoltre chiesto al Governo di non ritardare l'avvio del gateway, del bacino di carenaggio e della Zes. (ANSA).

Porto, i sindacati proclamano 10 giorni di sciopero

La risposta, unitaria, arriva dopo che Mct ha avviato le procedure di mobilità

Dieci giorni di sciopero dal 13 fino al 24 di aprile. E' quanto deciso da Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul come risposta unitaria all' avvio da parte di Med Center delle procedure di mobilità finalizzate al licenziamento di 400 **portuali**. Dopo una riunione fiume dei rappresentanti dei lavoratori, andata avanti per diverse ore, le organizzazioni sindacali hanno scritto all' azienda, ma anche al Ministro Graziano Delrio e al Prefetto di Reggio Calabria, Michele Di Bari, per comunicare la loro decisione. "Abbiamo più volte ribadito - è scritto nella lettera - la distanza rispetto gli esuberi che Mct ostinatamente ha voluto sostenere. Numeri che in maniera oggettiva sono stati contestati da tutte le sigle sindacali, in tutte le sedi con una proposta analitica presentata ufficialmente, nonostante la volontà aziendale di procedere con limitate riunioni atte a prendere tempo e senza mai entrare nel merito della discussione con puntualità. Rimaniamo turbati dalle incongruenze del documento di Mct". Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul hanno inoltre chiesto al Governo di non ritardare l' avvio del gateway, del bacino di carenaggio e della Zes.

Confindustria «preoccupata»

Serve la nuova Authority «Esprimiamo forti preoccupazioni in merito alla drammatica situazione del porto di Gioia Tauro, con particolare riferimento alle pesanti incertezze sia sotto il profilo occupazionale che economico, gestionale e infrastrutturale. E crediamo che nessun problema potrà essere avviato a soluzione fino a quando non sarà restituita una governance piena all' **Autorità portuale**». Lo afferma il direttivo di Confindustria Reggio Calabria, rappresentata nel Comitato **portuale** dal presidente Andrea Cuzzocrea.

Tremestieri, si parte con gli espropri

Ma alcuni proprietari sono... defunti e manca la successione

Alessandro Tumino È uno degli anni annunci più importanti degli ultimi vent' anni: «I cantieri per la costruzione del porto di Tremestieri - ha detto, a Messina, il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio - saranno aperti nel prossimo mese di agosto».

Dopo un iter infinito, dopo un appalto bandito nel 2010 e aggiudicato nel 2013 all' impresa che non ha ancora firmato il contratto, chiedersi se ad agosto i cantieri apriranno davvero non è certo sfiducia pregiudiziale, solo buon senso. Ma qual è il maggiore ostacolo da superare di slancio per rispettare il termine e non ripiombare nella telenovela?

Non quello, si spera, dei due decreti di cofinanziamento ancora da firmare: i 6,5 milioni garantiti dal Provveditorato interregionale e i 16 milioni assicurati dalla Regione.

Il nodo centrale è il completamento degli espropri delle aree destinate al porto. Che qui si giochi davvero la partita "di agosto" lo dimostra il fatto che appena pochi giorni fa il Comune e l' Authority hanno siglato un' intesa sul Piano particellare d' esproprio dei terreni a monte della linea ferrata, per le cui indennità è disponibile a Palazzo Zanca un importo totale di poco meno di 300.000 euro. Le aree a valle della ferrovia sono state, invece, già acquisite e indennizzate per circa 1 milione e 200.000 euro.

Della nuova tranche fanno parte 27 terreni ai quali corrispondono, però, una sessantina di persone, tra proprietari e comproprietari. Con una complicazione: alcuni dei 60 titolari delle aree recintate lungo i torrenti Guidara, Canneto e Farota e rientranti nell' area globale del nuovo porto, risultano defunti ma senza che, su quelle particelle, si sia compiuta una successione. L' ente pubblico può procedere lo stesso ma deve rintracciare i potenziali eredi. Per tutto questo il responsabile espropri della grande opera e dirigente dell' Avvocatura Giovanni Bruno, ed il segretario generale del Municipio, Antonio Le Donne, si sono confrontati con il responsabile del procedimento dell' appalto, l' ingegnere Francesco Di Sarcina. Il dottor Bruno ha assunto l' impegno di eseguire entro il termine di 45 giorni. Un termine molto rigoroso e non facile, al fine di potere inviare al più presto tutte le carte alla Regione, far assumere all' Authority il ruolo di stazione appaltante, incassare gli ultimi due finanziamenti, firmare il contratto con l' impresa, ottenere il progetto esecutivo, validarlo, aprire i cantieri.

Domandina: quanti impiegati ha l' ufficio espropri del Comune che si occupa anche degli espropri per la

-segue

nuova via Don Blasco da 27 milioni? Tre: un dirigente, un funzionario, un geometra. Probabilmente non c'è ufficio, a Palazzo Zanca, più bisognoso di potenziamento operativo per questi urgenti obiettivi storici, indispensabili alla città.

ALESSANDRO TUMINO

Un altro scippo ad Augusta: ridimensionata agenzia Inps

Un altro "scippo" ad Augusta. Dopo l' **Autorità portuale**, sarebbe infatti la volta dell' agenzia Inps. Il piano di riordino delle agenzie territoriali Inps in Sicilia, penalizzerebbe i numerosissimi utenti di città industriali come Augusta, per favorire territori a vocazione agricola con basso indice demografico ed economico. «Ma forse migliore geografia elettorale».

E' il dubbio insinuato da Pippo Zappulla, deputato nazionale di Articolo 1 movimento democratico e progressista, il quale non ci sta alla ventilata cancellazione dell' agenzia territoriale di Augusta, destinata a chiudere nell' attuale sede per trasferirsi in locali comunali dove sarà ridimensionata in punto Inps.

Chiari i fatti a detta di Zappulla: «L' aggiornamento del piano organizzativo e logistico per le agenzie territoriali e complesse dell' Isola colpisce pesantemente Augusta, che vedrà una diminuzione delle postazioni dalle 3 attuali (1 attiva e 2 in emergenza) a 2 punti di assistenza utenza, nonostante il tessuto sociale e produttivo in cui operano richiederebbe invece un indispensabile potenziamento».

Per questo il deputato aretuseo intende sapere dal ministro del Lavoro, Giuliano Poletti «perché a Modica e a Vittoria è previsto un aumento delle postazioni di front-end, mentre viene creata addirittura una nuova agenzia territoriale a Bronte. Il parlamentare sollecita inoltre «l' amministrazione 5 Stelle di Augusta ad attivarsi per impedire l' ennesimo scippo e ad adoperandosi per fornire all' Inps locali idonei a mantenere l' attuale livello di servizio e che in prospettiva possano consentire pure un potenziamento».

P. A.

Cancellazione dell' agenzia Inps ad Augusta, Zappulla: "basta scippi sul territorio"

" Il ministro del Lavoro dia immediate spiegazioni sui criteri di logicità che hanno ispirato il piano di riordino delle Agenzie territoriali Inps in Sicilia, che penalizza i numerosissimi utenti di città industriali come Augusta, per favorire territori a vocazione agricola con basso indice demografico e economico ma forse migliore geografia elettorale ". Lo dichiara il deputato Pippo Zappulla, annunciando la presentazione di un' interrogazione parlamentare a risposta scritta contro la ventilata cancellazione dell' Agenzia territoriale di Augusta, destinata a chiudere nell' attuale sede per trasferirsi in locali comunali dove sarà ridimensionata in Punto Inps. L' aggiornamento del piano organizzativo e logistico per le Agenzie territoriali e complesse del territorio siciliano colpisce pesantemente Augusta, che vedrà una diminuzione delle postazioni dalle 3 attuali (1 attiva e 2 in emergenza) a 2 punti di assistenza utenza, nonostante il tessuto sociale e produttivo in cui operano richiederebbe invece un indispensabile potenziamento. " Il ministro Giuliano Poletti - ancora Zappulla - deve spiegare perché a Modica e Vittoria è previsto un aumento delle postazioni di front-end, mentre viene creata addirittura una nuova Agenzia territoriale a Bronte. E' inaccettabile che una finta razionalizzazione di spesa penalizzi un territorio già fortemente colpito da alcune dissennate scelte d' indirizzo da parte del governo e della Regione ". Il parlamentare nazionale, insieme con il consigliere comunale di Augusta Giancarlo Triberio confermano il massimo impegno contro le scelte sciagurate assunte da Del Rio e da Crocetta sull' **Autorità Portuale** di Sistema invitando alla mobilitazione unitaria delle forze sociali, economiche ed istituzionali evitando inutili se non controproducenti polemiche divisive. Il parlamentare di "Articolo 1 Movimento Democratico e Progressista" sollecita inoltre l' amministrazione 5 Stelle di Augusta ad attivarsi coi propri canali politici e istituzionali per impedire l' ennesimo "scippo" alla città, adoperandosi attivamente a fornire all' Inps locali idonei a mantenere l' attuale livello di servizio, ma che in prospettiva possano consentire pure un potenziamento.

IN BREVE

cantieri Pronto il grande bacino di Marsiglia Sarà consegnato alla fine di questo mese dall' **Autorità portuale** marsigliese al gestore, Chantier naval de Marseille, che fa capo alla società Genova industrie navali, il bacino di carenaggio numero 10 del **porto** di Marsiglia: 485 metri di lunghezza e 85 di larghezza.

Governance Primo comitato di gestione a Spezia Prima riunione, ieri, del nuovo comitato di gestione dell' Adsp del Mar Ligure Orientale alla Spezia, convocato però senza il rappresentante della Regione Toscana che attende di essere nominato.

Deliberata la cessione di quote della società partecipata Discover e l' approvazione delle spese relative al Palio del Golfo.

Ferrovie in porto Fnm acquisisce il 49% di Fuorimuro Fnm (Ferrovie Nord) ha siglato nei giorni scorsi un accordo con Fuorimuro, società ferroviaria che opera nel **porto** di Genova, della quale ha acquisito, per 1,3 milioni, il 49% delle quote. L' intesa è in armonia con il piano di sviluppo di Fuorimuro che punta a dare un impulso ai traffici ferroviari legati ai porti liguri. La società ha anche annunciato la creazione di Locotalia, nuova azienda dedicata all' acquisto e al noleggio del materiale rotabile. Con l' accordo sono state presentate anche due nuove locomotive Siemens Vectron acquisite da Fuorimuro.