



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Autostrade del Mare, 200 operatori al 1° Forum..."

(L'Avvisatore Marittimo)

Genova:

"...Caspo-scalo" in arrivo per Savona. Tra i papabili anche Canavese junior..." (Il Secolo XIX)

"...Da oggi Signorini è anche Presidente Intermed Gateways..."

(Il Messaggero Marittimo)

"...«Genova-Savona, una fusione che farà crescere i due porti»..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Goteborg, ancora tensione tra portuali e Apm Terminals..."

(The MediTelegraph)

"...Scontro Fiera-Ucina i liquidatori: "E' nostro il marchio del Salone"..."

(La Repubblica GE)

La Spezia:

"...«La Spezia più forte con Carrara»..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Porti, primo Comitato di Gestione alla Spezia..."

(L'Avvisatore Marittimo, Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...La Cina a portata di mare per Livorno e Piombino..." (Il Tirreno)

"...Grandi Molini, Nogarin e Sorgente dai lavoratori..."

(La Nazione LI, La Gazzetta Marittima)

"...Al via il 2° Forum Nazionale Portualità e Logistica a Livorno..."

(Corriere Marittimo, Ferpress, L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima, La Nazione LI)

"...Porti: Authority Alto Tirreno, sceicco Oman vuole investire..."

(Ansa, Corriere Marittimo, L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima, Il Messaggero Marittimo, MF, La Nazione LI)

Ancona:

"...Ancona innovativa..." (La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime)



Civitavecchia:

"...Lo sviluppo non è finito..." (L'Avvisatore Marittimo)

Napoli:

"...Asse sui fondi UE tra Toti e De Luca..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Da Napoli 60 treni a settimana..." (Informazioni Marittime)

"...I Propeller della Campania discutono di sviluppo portuale..."
(L'Informatore Navale)

Salerno:

"...Cosco inaugura servizio su Salerno..." (Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Le nuove opere della banchina Ammiraglio Millo sono state vandalizzate..." (Brindisi Report)

Gioia Tauro:

"...AP Gioia Tauro: il punto sull'attività svolta nel periodo di commissariamento dell'Ente..." (Ferpress, Informazioni Marittime)

"...Dieci giorni di sciopero al Medcenter..."

(Il Messaggero Marittimo, Gazzetta del Sud, Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Domani la presentazione del progetto Interreg su insabbiamento dei porti..." (Ferpress)

Augusta:

"...Catania e Augusta firmata da Delrio la nomina di Annunziata..."

(La Sicilia)

Palermo:

"...Presidio di legalità al porto di Palermo..." (BlogSicilia)

Notizie di altri porti italiani

«Riforma ancora al palo, investimenti a rischio»

Duci (Federagenti): «Bisogna completare la governance»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Eppure si muove, ma non basta: «Se non si completa la riforma, il rischio per gli investimenti è pesante».

Gian Enzo Duci guida la categoria degli agenti marittimi italiani: sono operatori provati da questi anni di dura crisi «ma ora forse la fine del tunnel si vede». Qualcosa si muove con un timido aumento dei noli, come per la riforma dei porti varata dal ministro Delrio che oggi si raduna a Livorno per celebrare "L'Italia che cambia" nel secondo forum della portualità organizzato da Ram. Per Duci però è cambiato troppo poco.

Cosa non va in questa riforma?

«Due elementi: mancano

ancora tre presidenti (Cagliari, Palermo e Gioia Tauro, ndr) e ciò impedisce al tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità anche solo di riunirsi e non è positivo. Poi manca all'appello il tavolo di coordinamento della risorsa mare»
Ma i porti possono andare avanti lo stesso...

«Va bene, ma la riforma è impostata, legittimamente, su un coordinamento romano. Senza questo, manca un pezzo importante. Adesso sta guidando il ministro: è bravo, ma quanto può durare questo sistema? Abbiamo dato una fiducia in bianco a Delrio. E poi noi operatori ora siamo esclusi dalla governance»

Non ci sono più i comitati portuali...

«Infatti. Ma abbiamo accettato di fare un passo indietro per dire la nostra al tavolo centrale: se questo però non parte,



Gian Enzo Duci guida Federagenti

MEDITELEGRAPH

rimaniamo muti. Ora facciamo presto a completare la riforma, anche per evitare di esporsi a critiche».

Qualche grido di allarme dagli operatori è arrivato...

«Pensi solo agli investimenti: con questa riforma ancora incompleta, non mi pare che il livello degli investimenti sia cresciuto esponenzialmente...»

A quello potrebbero pensare anche i nuovi presidenti.

«Ma lei guardi il curriculum di chi è stato scelto: si tratta di un disegno organico che ha spostato su Roma e sul tavolo di coordinamento, tutte le principali decisioni. Mi aspetto che i presidenti siano in grado di tradurre concretamente sul territorio quelle scelte operate a livello di ministero».

Stà dicendo che sono stati scelti "burocrati" e spera siano almeno efficienti?

«Ma non è in senso spregiati vo: penso più ai funzionari alla francese, di alto profilo».

Lei così bocchia tutta la riforma dei porti...

«Non proprio. Noi agenti marittimi in verità stiamo mantenendo un profilo di prudenza. È chiaro però che più passa il tempo e più le perplessità aumentano se non si completa il percorso».

Il ministero ha "certificato" l'overcapacity dei porti italiani. È d'accordo?

«Parzialmente. Quei dati vanno letti scorpendo i porti gateway che sono cresciuti più dell'economia italiana da quelli di transhipment che sono in declino costante. Se non si comprendono queste diversità, è difficile capire che le opere servono in una prospettiva di tempo più lunga».

www.meditelegraph.it

«Riforma dei porti, decisivo il dialogo pubblico-privato»

«Da evitare sulle banchine il modello di lavoro della logistica»

ALBERTO GIHARA

GENOVA. Il 27 luglio 2016 il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto legislativo di riforma portuale, che ha rinnovato la *governance* degli scali italiani, trasformando le Autorità portuali in Autorità di sistema portuale, riducendone nel contempo il numero da 24 a 15. Dopo mesi, molti porti stanno ancora cercando la quadra per formare gli organismi previsti dalla riforma, come il comitato di gestione e il tavolo di partenariato. Il primo scalo a completare la composizione del proprio *board* di gestione è stato quello di Napoli, guidato da Pietro Spirito, a metà dello scorso febbraio. A distanza di otto mesi dall'approvazione, a che punto è la sua applicazione?

«La riforma - afferma Sergio Maria Carbone, avvocato e professore emerito di diritto della navigazione all'Università di Genova - potrà dirsi realizzata quando si saranno verificate le condizioni operative in termini di adeguatezza alle esigenze della politica portuale. Considero quella avvenuta finora l'avvio di una pratica».

Quali sono queste esigenze?
«Oggi le Autorità di sistema portuale sono caratterizzate

in senso pubblicistico. C'è la totale assenza degli attori operativi in porto. E' una situazione opposta alla tradizione che vedeva la partecipazione dei privati nella gestione dell'ente portuale. Da un lato è vero che questo aveva creato conflitti di interesse e difficoltà a intervenire, a causa di veti reciproci che le parti private opponevano a particolari piani o attività portuali. Ma è anche vero che questo permetteva un'intensa collaborazione fra pubblico e privato. Oggi la gestione delle Autorità di sistema portuale è interamente pubblica, una scelta che io condivido. Il dialogo con i soggetti privati avverrà invece nel tavolo di partenariato, ma è giusto che sia distinto. I privati devono essere coinvolti nel procedimento, ma non essere parte nella fase decisionale. La valutazione degli effetti di questo modo di processare il rapporto privato-pubblico ci dirà se la riforma funziona».

Pensa che gli accorpamenti fra Autorità portuali, a volte anche di regioni differenti, provocheranno problemi e ricorsi?

«I problemi saranno superati sulla base del principio di leale collaborazione fra enti pubblici. Io sono ottimista. La riforma si sta avviando con le

difficoltà che ogni avvio presenta»

Quali altri aspetti occorre considerare?

«C'è una seconda importante esigenza, il rapporto fra l'Autorità di sistema portuale e il retroterra logistico. Occorre vedere se l'Autorità sarà in grado di controllare il retroterra logistico e le attività che vi si svolgono, se sarà il porto a incidere sull'attività logistica o al contrario la subirà».

Qual è il timore?

«Ad esempio sul fronte dell'occupazione. E' un problema dei porti, soprattutto se dovessero avere gravi problemi occupazionali, dopo il ridimensionamento dell'attività che si è avuto. E' una questione che riguarda anche il porto di Genova».

Dopo la riforma della governance, c'è chi chiede una riforma della parte della legge 84 che riguarda il lavoro. Pensa che sia necessaria?

«Sicuramente ci saranno interventi legislativi a proposito dei lavoratori portuali, sia del personale delle stesse Autorità di sistema portuale sia nell'ambito dei terminal».

La Compagnia portuale di Genova chiede che il lavoro dei pool di manodopera sia riconosciuto come servizio di interesse generale. E' una richiesta accettabile?

«Ha un senso, ma bisogna capire che regolamentazione verrebbe data. Diventerebbe un servizio fortemente caratterizzato in senso pubblicistico e dovrebbe corrispondere alle esigenze dell'utenza privata. Le relative tariffe, ad esempio, dovrebbero essere elaborate con un ruolo decisivo al procedimento formativo da parte dell'utenza privata e dei suoi organismi di rappresentanza. Principio fondamentale dei servizi di interesse generale è che l'utente paga e quindi non può non essere coinvolto nei relativi costi».

Lo scorso anno l'Unione europea ha approvato un regolamento sui porti relativo ai servizi tecnico-nautici e alla trasparenza nell'utilizzo dei fondi pubblici. Che impatto ha avuto?

«Un impatto molto relativo. Molte cose erano già regolate da direttive e principi comunitari attualmente ribaditi anche in ambito portuale, pur con importanti deroghe ed eccezioni. Per quanto riguarda, in particolare, i servizi tecnico nautici, in Italia è già presente e viene progressivamente aggiornata una disciplina che è già stata vagliata e considerata coerente con la normativa europea».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'EVENTO A TRIESTE

Autostrade del mare, 200 operatori al 1° Forum

Simpson (Ue): «Finanzieremo la riduzione delle emissioni»

TRIESTE. «L'Unione europea è pronta a finanziare progetti per ridurre emissioni, introdurre innovazioni tecnologiche, promuovere scambi intermodali e trasporti verticali nell'ambito delle Autostrade del mare». Lo ha dichiarato il Coordinatore Ue per le Autostrade del mare Brian Simpson al convegno "Motorways of the sea. The maritime dimension of the Ten-T Network - Integrazione del porto e della catena logistica a servizio dell'interconnessione del trasporto", organizzato da The MedTelegraph a Trieste, sottolineando che l'Italia ha «un ruolo fondamentale nella politica marittima europea».

Le Autostrade del mare sono parte della politica europea Ten-T delle Infrastrutture europee, ha dichiarato il Coordinatore, spiegando i tre pilastri che sostengono l'approccio Ue all'evento: «Le priorità sono l'ambiente, l'integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica, la sicurezza marittima».

Simpson ha tessuto le lodi del lavoro fatto da Trieste in questi anni, in particolare nei rapporti con la Turchia. Il Coordinatore ha assicurato che lavorerà per garantire «finanziamenti adeguati per aiutare il settore a rinnovarsi per rendere compatibile, più pulito ed efficace il settore».

Wojciech Sopinski, consulente dello stesso Simpson, ha spiegato che al momento sono 40 le azioni in corso per un finanziamento europeo complessivo di 359 milioni di euro e un investimento indotto di 965 milioni di euro: 26 progetti riguardano l'ambiente, ad esempio nuove infrastrutture per combustibili alternativi, 9 azioni si occupano di logistica e 5 di sicurezza. All'evento hanno partecipato 200 addetti ai lavori.



Wojciech Sopinski, Brian Simpson, Debora Serracchiani e Zeno D'Agostino al Forum del MedTelegraph



Un momento della sessione pomeridiana del Forum



La sala messa a disposizione dalla Stazione Marittima

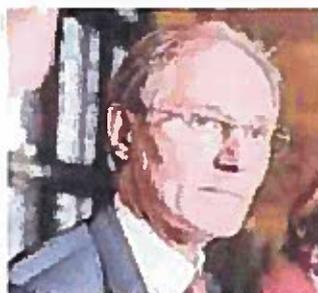
INCONTRO CON SIGNORINI

“Capo-scalo” in arrivo per Savona. Tra i papabili anche Canavese junior

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Paolo Signorini, ha incontrato i sindaci di Savona e Vado Ligure, così come i rappresentanti di sindacati e Confindustria, che avevano sollecitato attenzione per lo scalo del Ponente ligure.

Il numero uno dell'Adsp ha garantito a breve (dopo l'insediamento del segretario generale, ultimo papabile Mario Valducci ma le trattative con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio sono ancora in corso) la nomina di un direttore di scalo, figura fondamentale per garantire l'operatività giorno su giorno di Savona. Signorini non rende noto il nome ma parla «di una scelta interna tra i dirigenti» dell'ex **Autorità portuale**. Sulle banchine, in base alle competenze, i nomi che circolano sono quelli del direttore tecnico Flavio De Stefanis e del direttore Demanio, Paolo Canavese (fratello minore di Rino, rappresentante per il Comune di Savona nel Comitato di gestione dell'Adsp). Un terzo nome era quello di Roberto Visintin, ex segretario generale dell'**Authority** savonese, che tuttavia ha rassegnato le dimissioni due settimane fa - generale della Guardia di finanza in pensione - e quindi è fuori dai giochi. Sulle banchine ge-



Paolo Emilio Signorini

novesi invece si scommette sulla scelta esterna.

Sindaci e rappresentanti dei lavoratori hanno ricevuto rassicurazioni sul futuro delle industrie portuali, dell'interporto, sulla pianta organica dell'ente, e impegno sui collegamenti ferroviari e stradali della Piattaforma Maersk. «Nel prossimo comitato di gestione spiega Signorini - presenteremo bilancio e piano triennale delle opere. Una parte dell'avanzo di cassa dell'ex **Authority** di Genova sarà impiegato per Savona. I numeri sono ancora al vaglio dei revisori dei conti, ma si tratta di cifre non grandi». Comunque, del tutto nelle prerogative dell'Adsp: come nota Alessandro Berta, direttore dell'Unione industriali Savona, «questo allo stato dei fatti è l'unico accorpamento in atto dopo la riforma portuale».

Da oggi Signorini è anche presidente Intermed Gateways

GENOVA - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), Paolo Emilio Signorini, è ora anche presidente di Intermed Gateways, l'associazione dei porti del Mediterraneo che riunisce Genova, Marsiglia e Barcellona, nata nel 1998 (continua a pagina 2)

Signorini presidente

con l'obiettivo di lanciare la sfida ai porti del nord Europa.

La nomina è arrivata 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 Calbau (Marsiglia).

Con il passaggio di testimone, Genova ospiterà in autunno il Med-Port 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.

«Genova-Savona, una fusione che farà crescere i due porti»

«Ma il territorio ha bisogno di nuove azioni di marketing»

MARIANNA VAN ZANDT

GENOVA. La recente riforma della portualità ha portato all'accorpamento dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure. Qual è il suo giudizio a proposito di questa operazione?

«Il mio giudizio è certamente positivo, perché il potere contrattuale dei tre porti accorpati è assolutamente più forte, sia nell'offrire alle compagnie di navigazione servizi integrati che puntino agli elementi distintivi di ognuno dei tre porti, senza entrare in concorrenza fra di loro, che per poter spuntare tariffe competitive da parte degli operatori a supporto dei porti stessi, a fronte di volumi di traffico significativi, sia in termini di passeggeri, crocieristi o di traghetti, nonché di merci. In altri termini, minori costi nell'erogare i servizi, e maggiori ricavi puntando alle caratteristiche distintive senza farsi concorrenza fratricida. E, non ultimo, per rilanciare l'hub aeroportuale, Regione e Porto possono contare su numeri considerevoli, anche attraverso il mercato crocieristico, per attirare gli operatori low cost ed invogliarli ad aprire nuovi collegamenti con l'aeroporto di Genova». **Il ministro Graziano Delrio ha definito la "fusione" di Genova, Savona e Vado Ligure il nuovo "porto d'Italia". E' un'espressione che lei condivide?**

«La condivido per le motivazioni espresse precedentemente».

Quali prospettive di crescita sono ragionevolmen-

te programmabili nei porti di Genova e Savona?

«Sicuramente le prime prospettive sono legate al mercato crocieristico, che è in forte crescita sia a livello globale che nazionale. Inoltre, i due operatori principali, Msc per il porto di Genova e Costa Crociere per il porto di Savona, avranno in consegna nei prossimi anni ulteriori unità e di maggiore capacità. Non ultimo si auspica un minimo di ripresa economica del nostro Paese, dove si possa ritornare ad esportare, e quindi vedere incrementati i volumi di traffico in entrata e in uscita».

In base alla sua esperienza, quali dovrebbero essere le priorità del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini?

«Credo che l'Autorità Portuale dovrebbe integrarsi maggiormente con Comune e Regione, trovando nuove formule di collaborazione, e serve da parte dell'Autorità Portuale una gestione più manageriale, sia sui porti, così come nell'approccio per reperire nuovi clienti. Inoltre, il presidente dell'Autorità Portuale dovrebbe collaborare con la Regione e con l'Ente del Turismo per togliere Genova dall'isolamento. Oltre che con il sistema aeroportuale, sarebbe necessario ottenere collegamenti ferroviari di più alta qualità. L'attività del Presidente dell'Autorità Portuale dovrebbe estendersi al Governo centrale, per ottenere finanziamenti al fine di rendere le nostre infrastrutture

competitive e allineate agli standard dei servizi erogati da porti come quelli di Rotterdam, Amburgo ed Anversa, che ancora oggi ci sottraggono importanti quote di traffico. Sono certa che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, avrà la sensibilità di tener conto e di rispettare i punti di partenza degli investimenti fatti dai privati in ciascun porto, che probabilmente generano tariffe diverse. È fondamentale che, se pur nel rispetto degli investimenti stessi, comunque non si generi una concorrenza interna sui prezzi».

Quali sono i principali vantaggi di chi opera nel porto di Genova e/o Savona?

«I vantaggi saranno più che mai quelli di trovare un ventaglio di servizi importanti, a prezzi competitivi, potendo contare su un hub portuale che si potrà definire, con l'accorpamento dei porti di Genova, di Savona e di Vado, il primo in Italia».

Se parliamo di competitività e capacità di resistere alla concorrenza, soprattutto straniera, che cosa manca oggi alla Liguria centro-occidentale?

«Credo che manchino fondamentalmente due cose. Da una parte una forte strategia di comunicazione e marketing del nostro territorio, e della composizione dell'offerta dei servizi turistici. Solo in questo modo il turismo potrebbe diventare uno dei motori per lo sviluppo della Regione Liguria. Parallelamente, se il valore economico della nostra regione è cre-

ato in gran parte dai porti, è impensabile non avere collegamenti efficienti con la pianura e i Paesi Europei più popolati e di maggiore vocazione industriale, per movimentare merci e passeggeri. Quindi programmazioni, infrastrutture e promozione del territorio sono una leva fondamentale per uscire da questo isolamento».

Quanto pesa il fattore ambientale nella sua attività?

«Da sempre la tutela ambientale è una priorità per il Gruppo Grimaldi. Siamo stati i primi ad aderire al progetto delle Autostrade del mare, promosso dalla Comunità Europea, e sviluppato in Italia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È stata una scelta mirata, nell'ottica di diminuire il traffico sulle arterie autostradali e ridurre l'inquinamento ambientale, verso un nuovo concetto di sviluppo sostenibile, espressione concreta di modelli economici globali. Proprio recentemente, inoltre, Grimaldi Holding è stata la prima Compagnia di Navigazione italiana di Navi Ferry-Cruise ad equipaggiare le proprie Unità con un impianto per il trattamento delle acque di zavorra, in anticipo rispetto alla normativa Imo sul tema, che entrerà in vigore nel settembre del 2017. Questo progetto si prefigge diversi obiettivi, primo fra i quali quello della tutela ambientale, in quanto garantisce il rispetto dei diversi ecosistemi marini nel trasporto delle acque di zavorra».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Goteborg, ancora tensione tra portuali e Apm Terminals

Genova - **La società riorganizza il lavoro, ma i sindacati spiegano che con questa mossa risulta il esubero il 25% del personale.**

Genova - Nuove tensioni tra sindacati e Apm Terminals a Goteborg. La società terminalistica del gruppo Maersk ha deciso infatti una nuova organizzazione del lavoro confortata da nuovi sistemi di automazione, che consentiranno alla società di ridurre il personale. **I sindacati, che lamentano di non essere stati informati della nuova iniziativa, spiegano che con la nuova mossa risulta ridondante il 25% del personale.** «Rischiano il posto 35 portuali a tempo indeterminato e altri 60 precari che oggi lavorano sulle banchine» spiegano i sindacati.

Salone, i liquidatori “Il marchio è della Fiera”



MASSIMO MINELLA

SARÀ presentato fra una manciata di giorni. E il paradosso, in questa storia che ha per protagonista il Salone, è che tornerà a crescere nel numero di barche e di aziende e nel giro d'affari. Tutto bene, allora, per il vecchio e sempre mitico Nautico genovese, pronto alla sua 57esima edizione di settembre? Eh no perché da un po' di tempo non pare proprio esserci pace.

SEGUE A PAGINA VI

Scontro Fiera-Ucina I liquidatori: “È nostro il marchio del Salone”

Lettera alla presidente Demaria: “La società titolare della proprietà dell'evento” E parte la diffida

◀ DALLA PRIMA DI CROWACA
MASSIMO MINELLA

Lo strappo di Nautica Italiana, che ha sfilato a Ucina il big del settore, alla fine si è materializzato in un evento parallelo, a maggio in Versilia, che rafforzerà la separazione in ambito associativo. E anche la volontà del Comune di Genova di far riemergere dalla liquidazione la Fiera, suscita tensioni in casa Ucina. L'associazione presieduta da Carla Demaria, che il Salone di Genova ha prima salvato e poi difeso continuando a puntare su Genova, da due anni firma l'evento attraverso la controllata (al 100%) “I Saloni Nautici”. Ma che succederà quando la Fiera tornerà a essere spa? In questo scenario di burrasca arrivano due lettere firmate dai liquidatori della Fiera, Emi-

lio Gatto e Luca Nannini, professionisti a cui è stato affidato il compito di rimettere in sesto i conti disastri della Fiera. E il compito è stato svolto così bene che adesso la società liquidata, liberata delle sue zavorre economiche, può addirittura riemergere. Attenzione, però, perché in gioco c'è un simbolo che è sostanza, in una vicenda come questa: il marchio del Salone Nautico. Lunedì prossimo Ucina presenterà in una conferenza stampa l'edizione 2017 del Salone, ma i liquidatori intervengono proprio a ridosso dell'evento «con l'obiettivo di tutelare uno dei principali asset della società», appunto il marchio. E per farlo decidono di procedere con una diffida a Ucina e a I Saloni Nautici. «Da diversi mesi stiamo portando avanti, con i nostri legali, un tentativo di composizione delle posizioni progressse 2014, 2015 e

2016 il cui importo, di circa 400mila euro, risulta significativo per i bilanci di Fiera e ancor più significativo considerando lo stato di liquidazione della società — scrivono i liquidatori — Per l'edizione 2016 del Salone il contratto, per il quale era stato trovato un accordo di massima, non è stato sottoscritto. Peraltro non erano state rilasciate le garanzie preliminari a favore di Fiera, previste nella bozza contrattuale. Per l'edizione 2017 non sono a oggi pervenute a Fiera richieste di spazi né da Ucina né da I Saloni Nautici». Ed è appunto per tutelare uno dei principali asset societari, che i liquidatori hanno deciso di inoltrare ai due soggetti «una formale diffida». Allegata alla lettera inviata ai soci pubblici (Comune, Regione, Città Metropolitana, Camera di Commercio e **Autorità Portuale**) c'è quella a Carla Demaria.

ria, nella doppia veste di presidente di Ucina e de I Saloni Nautici. Ma chi si aspetta un testo freddo e pieno di tecnicismi si sbaglia, perché i liquidatori entrano nel cuore del problema con riflessioni più ampie. «Da qualche tempo Ucina continua a manifestarsi come se fosse arbitro del destino del Salone — scrivono i due liquidatori — arrogandosi diritti che non le spettano, discutendo dell'organizzazione del Salone 2017, palesando-

si nei confronti del pubblico come se Ucina fosse titolare dei diritti di proprietà sul marchio Salone Nautico Internazionale e dunque

come se potesse disporre in modo del tutto autonomo e discrezionale, assumendo decisioni che non può assumere in ordine all'organizzazione dell'evento». La premessa contiene già la sintesi della diffida, visto che il diritto esclusivo allo sfruttamento del marchio «è di Fiera di Genova in liquidazione spa» spiegano subito i liquidatori. I diritti sul marchio sono stati registrati il 24 settembre 2008. «A questo marchio spetta una tutela "forte" in ragione del "secondary meaning" acquisito in oltre 50 anni grazie alla diffusione nazionale e internazionale di cui

questo marchio ha goduto nel corso del tempo». Ancora: «La titolarità di questi diritti non può subire alcuna "deminutio" in relazione alle modalità con cui Fiera nel corso degli anni ha ritenuto di organizzare il Salone. Il tenore degli accordi intercorsi fra Fiera e Ucina sulle modalità di organizzazione dell'evento conferma che i marchi appartengono in via esclusiva a Fiera. Ucina si è limitata a eseguire prestazioni dirette all'organizzazione dell'evento, ricevendone un corrispettivo». Puntualizzazioni che non solo certo formali e che potrebbero incidere sul futuro dell'evento.

INODI

L'EVENTO

La prossima settimana sarà ufficialmente presentata la 57ª edizione del Salone Nautico

IL CAMBIO

Da due anni Ucina, aderente a Confindustria, firma l'evento attraverso la controllata (al 100%) "I Saloni Nautici"

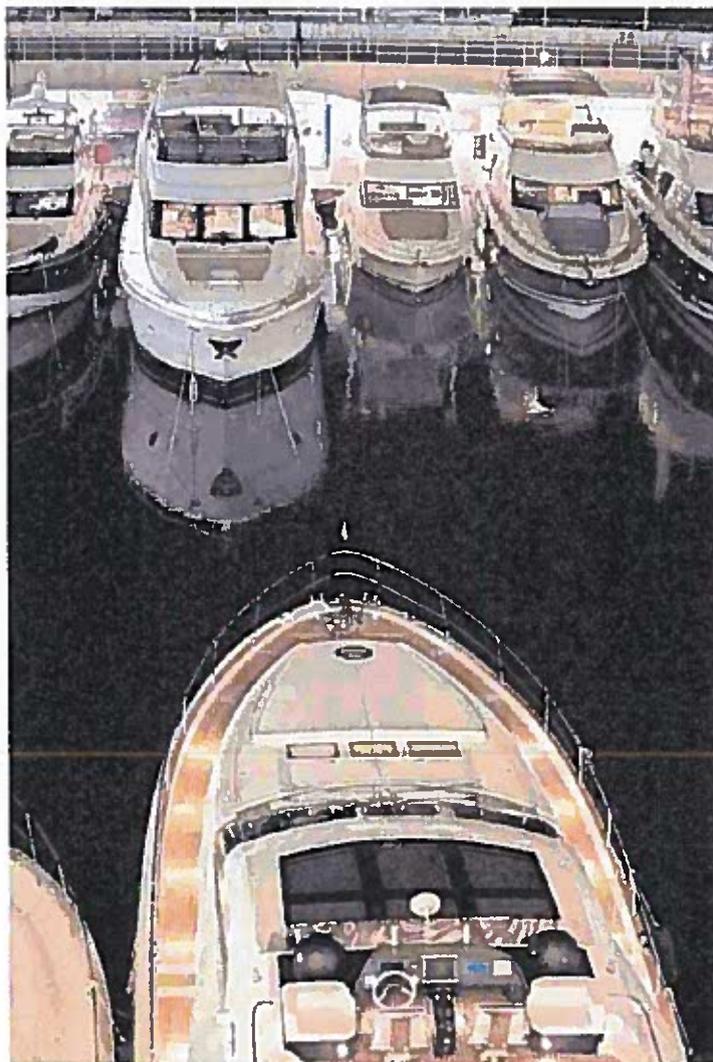


LE LETTERE

I liquidatori della Fiera hanno scritto una lettera a Comune, Regione, Città Metropolitana, Camera e Porto

LA DIFFIDA

Nel confronti di Ucina e di Saloni Nautici i liquidatori della Fiera hanno inviato una diffida "formale e piena"



Barche in mostra all'ultima edizione del Salone Nautico

«La Spezia più forte con Carrara»

ALBERTO GHIARA

LA SPEZIA. Alla piccola, ma agguerrita, comunità degli agenti marittimi della Spezia l'accorpamento fra il porto spezzino e quello di Marina di Carrara porta qualche preoccupazione, ma anche prospettive nuove di sviluppo. Gli spazi dello scalo toscano sono un polmone per le attività portuali di quello ligure, come spiega il presidente dell'Associazione agenti marittimi La Spezia, Andrea Fontana.

«È molto importante affermare Fontana - che si siano messi insieme i due porti, vicini geograficamente, ma lontani come tipo di attività, oltre a essere in due regioni distinte. Per gli operatori è nello stesso tempo un'opportunità e un problema. Finora quelli della Spezia potevano lavorare soltanto sulla Spezia e quelli di Marina di Carrara soltanto su Marina di Carrara. Ad esempio, l'elenco degli agenti marittimi della Spezia è presso la Camera di Commercio che fra l'altro, dopo che è stato unificato a livello regionale, si trova a Savona. L'elenco degli operatori di Marina di Carrara invece è a Livorno».

Cosa pensate di fare? «Chiederemo di unificare gli albi in un'unica Camera di Commercio. Altre questioni sono le dogane. La Spezia dipende dalla direzione interregionale che comprende Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Carrara fa riferimento a Pisa, che non ha il mare e non conosce le problematiche che invece alla Spezia la dogana ha risolto, come per esempio il preclearing».

Che bilancio si può fare del preclearing alla Spezia? «Va bene, è utilizzato al 70 per cento. Carrara invece per il momento non è interessata perché non ha linee di navi portacontainer, soltanto toccherà tramp. Cercheremo con

Sulle banchine del porto toscano nascerà un terminal container per feeder e linee minori



Bene il preclearing: alla Spezia è utilizzato al 70%. A Carrara invece non serve ancora

Andrea Fontana
Presidente agenti marittimi

L'Autorità di sistema portuale di unificare alcune procedure. A Carrara si potrebbero sviluppare linee marittime minori o servizi feeder che oggi toccano La Spezia. Ma è necessario che si sviluppi un'attività terminalistica che oggi è agli albori. L'aspetto positivo è che le banchine hanno spazi ampi, adatti alle piccole linee».

➔ Nei primi tre mesi dell'anno +6,9%

LA CINA ACCELERA: CRESCITA IN RIALZO NEL PRIMO TRIMESTRE

PECHINO. Il nuovo slancio del settore manifatturiero e la ripresa dei consumi interni spingeranno al rialzo la crescita della Cina nel primo trimestre del 2017. Secondo le stime della banca di investimenti cinese China International Capital Corporation (Cicc), nei primi tre mesi dell'anno la crescita della Cina dovrebbe attestarsi attorno al 6,9%, a un ritmo superiore rispetto al 6,8% totalizzato nel quarto trimestre 2016 e al di sopra dell'obiettivo dichiarato dal primo ministro cinese, Li Keqiang, di una crescita attorno al 6,5% per l'anno in corso. Il dato della crescita trimestrale cinese verrà annunciato dall'Ufficio nazionale di statistica il prossimo 17 aprile. Per il mese di marzo, la Cicc si attende una crescita del 10,2% delle vendite al dettaglio, in rialzo rispetto al 9,5% del periodo gennaio-febbraio, mentre la inflazione rimane contenuta allo 0,9%. In lieve calo, invece, la produzione industriale, che per marzo dovrebbe crescere del 6,1% contro una crescita del 6,3% nei primi due mesi dell'anno.

Lo scalo toscano sarebbe pronto a partire subito?

«Sì, le infrastrutture sono pronte, la ferrovia arriva vicino alle banchine e basta un piccolo adeguamento, gli spazi a terra ci sono e sono presenti gru semoventi molto performanti».

A che punto sono i progetti retroportuali alla Spezia?

«C'è un progetto importante a Santo Stefano Magra, su cui faremo un convegno assieme all'Autorità. L'obiettivo è creare un polo che serva sia La Spezia sia Marina di Carrara. Il progetto prevede che vengano trasferiti qui tutti i contenitori soggetti a visita. Verrà utilizzato uno spazio delle Ferrovie dato in gestione all'Autorità».

«L'Autorità è attrezzata per le visite in tempo reale. In quest'area verrebbero concentrati anche tutti gli uffici di controllo, dalle dogane al veterinario al fito-patologo, perché operino di comune accordo. Verrà installato uno scanner tridimensionale di tipo avanzato del valore di parecchi milioni di euro, che permetterà controlli più rapidi e precisi del container per non dare luogo a dubbi».

Le previsioni per il traffico croceristico, in Italia e anche alla Spezia, sono negative per il 2017. Che sviluppo può avere il settore?

«Sì, nel 2017 La Spezia sconterà una piccola diminuzione del traffico, che speriamo di riprendere nel 2018. Le compagnie vedono la Spezia come porto di transito e non come porti di imbarco o sbarco. Manca una stazione marittima che è prevista dal piano portuale. L'Autorità realizzerà il "pennello" per le crociere. Si tratta di vedere se le compagnie vorranno contribuire alla costruzione di una stazione vera sul pennello, che dovrà essere realizzata da chi è interessato a gestirla».

BY NINO ALBERTI DE FETTI REZZATI

AUTHORITY

Porti, primo comitato di gestione alla Spezia

LASPEZIA. Si è tenuta lunedì scorso la prima riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale della Spezia e Marina di Carrara 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 la presidente dell'AdSP, Carla Roncallo. «Spero - ha aggiunto - 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, Roberto Camerini (rappresentante della Regione Liguria), Nicoletta Migliorini (rappresentante del Comune di Carrara), Laura Niggi (rappresentante del Comune della Spezia) il Francesco Tomas (Comandante e Rappresentante della capitaneria di Porto) e Marco Landi.

Prima riunione del Comitato di gestione Spezia-Carrara

LA SPEZIA - Si è svolta alla Spezia, la prima riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale che come noto riunisce gli scali di La Spezia e Marina di Carrara. 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

(continua a pagina 2)

Prima riunione del Comitato

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 prima seduta, 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 Promostudi; sulla cessione di quote della società partecipata Discover e sul relativo bando di gara; sull'appro-

vazione delle spese per gli eventi Palio del Golfo e Trofeo Mariperman.

Il Comitato di gestione ha deliberato positivamente su tutti gli argomenti trattati.

La Cina a portata di mare per Livorno e Piombino

Il ministro: «I due porti toscani fondamentali nel progetto "La via della seta"»

Sono vicini alle ferrovie e noi manderemo le merci sull'Alta velocità nel 2018»

di Mauro Zucchelli

● LIVORNO

«La riforma della portualità era attesa da vent'anni: bisogna smetterla col fatto che porti distanti anche solo 20 chilometri si strappino l'un l'altro briciole di traffico mentre il grosso della "torta" lo conquistano i porti del Nord Europa o quelli del Nord Africa. Dietro l'aggregazione nelle Autorità di Sistema c'è quest'idea: evitiamo di sbrancarci fra noi, smettiamola di programmare investimenti ognuno per sé». Il ministro Graziano Delrio — oggi a Livorno per il Forum in vista del G7 Trasporti a Cagliari — parte da qui per rispondere a chi gli chiede se, al posto della "riforma", pur di farla passare si è dovuto accontentare di una "riformina". Poi aggiunge: «Bisogna fare insieme e fare semplice. Le semplificazioni stanno funzionando: là dov'erano 112 procedimenti amministrativi ecco che ora abbiamo un unico sportello, là dov'erano comitati portuali plebei ecco una sorta di consiglio d'amministrazione».

Ma i porti hanno anche bisogno di accessibilità. Soprattutto dal mare.

«Grazie alla collaborazione con il ministero dell'Ambiente e il sottosegretario Silvia Velo, sta marciando anche un'altra semplificazione: quella dei dragaggi».

E l'accessibilità via terra?

«Le merci devono spostarsi non più via camion ma sul "fer-

ro" dei binari ferroviari, come fa tutta l'Europa per ridurre l'inquinamento e la congestione stradale. Come si fa? Portando le linee ferroviarie dentro i porti. Livorno è un esempio straordinario di un investimento di questo tipo. Vedrete quando poi sarà realizzato lo "scavalco" ferroviario fino all'interporto».

C'è pure una accessibilità dei "fogli"...

«L'abbiamo migliorata molto premendo sull'acceleratore della digitalizzazione burocratica: siamo primi al mondo per i tempi di sdoganamento».

Tradotto: lei dice che la riforma sta viaggiando...

«È una riforma così complessa: lo sta facendo a un ritmo che giudico soddisfacente. Tutto rose e fiori? No, ma dipende dall'impegno di tutti se riusciamo a fare davvero dell'Italia il grande molo proteso nel Mediterraneo a disposizione dell'Europa».

Ma la riforma centralizza le decisioni sulle grandi opere: il modello europeo invece sembra andare verso Autorità regionali autonome che operano sul mercato con gli strumenti del mercato.

«Guardi che già oggi le Autorità di Sistema hanno amplissimi margini di manovra: sulle concessioni, sulle alleanze, sui contatti internazionali. Il ministero non si sostituisce ai presidenti delle Autorità di Sistema: hanno piena libertà ma in un quadro coordinato. Io non dico a ciascuna Autorità con chi allearsi dal punto di vista com-

merciale, ma voglio evitare sia guerre fratricide sia investimenti che guardano solo a logiche localistiche. L'autonomia resta, ma viene coordinata».

La Cina guarda all'Italia per la "Via della Seta": cosa significa?

«Il nostro Paese ha un ruolo importantissimo in questo progetto cinese: glielo dico dopo essermi impegnato in prima persona in Vietnam, Iran, Giappone e Cina. In particolare mi riferisco all'Alto Tirreno: non

parlo solo del corridoio Genova-Rotterdam ma anche delle potenzialità che esprimono Livorno e Piombino grazie ai collegamenti ferroviari. La Via della Seta non è solo un omaggio amarcord alla storia: i cinesi finalmente cominciano a guardarci come approdo delle loro merci».

Ma con quale schema infrastrutturale? Dal porto di Livorno ci si può agganciare all'"alta velocità" delle merci a Firenze per poi puntare verso nord: ma verso Lugano (Monte Ceneri) o verso il Brennero?

«Vogliamo far andare le merci sull'Alta Velocità non fra vent'anni ma già nel 2018, e Livorno ha la fortuna di poter scegliere: entrambi i corridoi sono importanti perché servono zone ricche d'Europa».

I trafori svizzeri bucano la barriera alpina: non ci difenderà più dalla concorrenza dei grandi scali nordeuropei. O siamo all'altezza di quello standard o ci mangeranno...

«E esattamente così. Stiamo lavorando sui tunnel alpini. Ci siamo prefissi di rispettare i tempi del Brennero e quelli del Terzo Valico alle spalle di Genova. Il governo ha finanziato i corridoi in maniera importante. I tempi? Siamo in linea con gli altri Paesi: anzi, forse qualcosa avanti».

Le Fs si sono rimesse in sesto puntando sull'Alta Velocità a scapito di pendolari e cargo. Il trasporto merci su rotaia pare ora tornato strategico.

«Insieme a "ferro-bonus" e "mare-bonus" abbiamo messo in campo la richiesta a Fs di riorganizzare il settore merci: è nato il polo Merci Italia. Per la prima volta sono stati messi sul tavolo 1,2 miliardi di investimenti. È una operazione industriale che darà molto frutto. Ma cresce anche l'investimento dei privati sul cargo-ferro. Il sistema Italia riprende a muoversi su rotaia: è un balzo in avanti in fatto di competitività».

E i pendolari? Hanno pagato il prezzo del risanamento Fs...

«Parliamo di un settore in buona parte di competenza delle Regioni: la collaborazione sta crescendo, ho voluto che fossero chiusi i contratti fra Fs e governatori. E gli investimenti fin da ora non mancano: già acquistati 210 nuovi treni e ne compreremo altrettanti nei prossimi tre anni. È la più grande operazione di rinnovo del parco mezzi mai effettuato nella storia italiana. Vogliamo dare ai cittadini treni puliti e puntuali: una dignità migliore rispetto a quella che abbiamo garantito in questi anni».

-segue



Chen Shiping, presidente di China Railway, con Delrio a Roma per parlare della Darsena Europa di Livorno

IL CONVEGNO

Piano della logistica e portualità

Stamani a Livorno il terminal crociere ospita il forum annuale organizzato dal ministero delle infrastrutture in tandem con Rete Autostrade Mediterranee Spa in vista del G7 Trasporti a Cagliari. Insieme al ministro Graziano Delrio, saranno presenti Lucio Caracciolo (direttore di Limes), Olaf Merk (esperto Ocse), Enrico Grassi (Corte dei Conti Europea), Herald Ruijters (Direzione generale Move della Commissione Europea). Si parlerà di problemi della portualità e del Piano della logistica. **L'Authority** di Livorno Piombino informa che alle ore 10 sarà possibile guardare direttamente lo streaming del convegno sul sito istituzionale www.porto.livorno.it

LA VERTENZA DOMANI IN PROVINCIA SARA' PRESENTE ANCHE IL COMUNE. IL PRESIDIO CONTINUA

Grandi Molini, Nogarin e Sorgente dai lavoratori

- LIVORNO -

IL 6 APRILE si dovrà presentare in Provincia con la Regione oltre alla delegazione del Comune e dei sindacati soprattutto la delegazione di Grandi Molini, ovvero i massimi vertici che abbiano margini di trattativa. Questo è l'auspicio di Fabrizio Zanuzzi segretario confederale Cgil che abbiamo incontrato ieri al presidio dei lavoratori di Grandi Molini. Grandi Molini vuole licenziare 30 dei 45 dipendenti a Livorno giustificando questa iniziativa con le necessità di sostenere economicamente la



procedura concorsuale alla quale è stato ammesso il gruppo Grandi Molini dal Tribunale di Rovigo per problemi finanziari. Con Zanuzzi c'erano anche Uliano Bardini della Cisl e Federico Mambriani della Uil.

IL SINDACO Nogara e la vicesindaco Stella Sorgente sono arrivati al presidio nella mattinata. Il sindaco ha detto che sta facendo di tutto per cercare di concordare con presidente **Stefano Corsini** un modo per evincolare i lavori di sistemazione

della banchina che ha in concessione lo stabilimento molitorio alla salvaguardia di tutti i posti di lavoro». Ieri pomeriggio è arrivato il presidente della commissione lavoro del Comune Galati per portare la sua solidarietà ai lavoratori di Grandi Molini. E dopo di lui l'assessore al lavoro Francesca Martini. Anche lei nutre le stesse aspettative dei sindacati. «Speriamo che arriverà il 6 aprile a Livorno una delegazione di Grandi Molini in grado di esprimere maggiore capacità nel trattare. Chi si è presentato prima ha solo detto che l'advisor per il piano di concordato chiede a Livorno di licenziare il personale per sostenere il piano di concordato. Noi non ci stiamo». Intanto l'assemblea dei creditori di Grandi Molini è stata fissata a Rovigo per il 30 maggio.

M.D.

Nogarin si designa

Ha bruciato i tempi consapevole delle molte urgenze - Le polemiche delle minoranze politiche



Filippo Nogarin

LIVORNO - Per il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del Tirreno Livorno-Piombino il (segue in ultima pagina)

Nogarin si designa

sindaco di Livorno Filippo Nogarin è stato il primo a rispondere alla richiesta di delegare un rappresentante del suo Comune. Delegando se stesso. O meglio: con una delibera (unanime) della sua giunta, si è reso disponibile a rappresentare il Comune nel comitato di gestione. La designazione - recita la delibera della giunta - è stata decisa "anche in virtù delle sue competenze e conoscenze tecnico-professionali, risultanti dal curriculum-vitae pubblicato sulla rete civica".

Naturalmente la scelta non è passata in silenzio da parte delle opposizioni. Il Pd ha contestato che la designazione (ha parlato di nomina, ma in realtà di designazione si è trattato) sia avvenuta nella ristrettezza della giunta e non in consiglio comunale. Sul quotidiano locale la polemica ha infuriato e continua a infuriare. Da parte sua il sindaco di Livorno non nasconde l'irritazione su alcune delle considerazioni delle minoranze, in consiglio comunale e nel mondo politico: non tanto sulle sue competenze - è ingegnere e di problematiche marittime e portuali si è sempre occupato - quanto sul "modus" della designazione.

La partita rimane aperta perché saranno gli organi del ministero (il MIT) a decidere sulla legittimità o meno della scelta di Nogarin. Intanto si attendono le analoghe designazioni del Comune di Piombino e della Regione Toscana per completare quel comitato di gestione che, ristretto a soli 5 membri, sostituirà il pietorico comitato portuale. La cui urgenza

di attuazione viene ribadita ad ogni pie sospinto, ma continua ad essere condizionata dai "balletti" partitici e dal frantumarsi in Toscana del fronte del Pd.

Il coraggio di prendersi tutti i rischi

LIVORNO - Si può avere simpatico o no l'ingegner Filippo Nogarin, sindaco "pentastellato" di Livorno, ma una cosa gli va riconosciuto
Antonio Fulvi
(segue a pagina 2)

Prendersi tutti i rischi

sciuta: il coraggio delle proprie idee, e l'impegno a difenderle ad ogni costo. In più, Nogarin ha il merito - a parere mio e non necessariamente del giornale che dirigo: e me ne assumo la responsabilità - di volersi e sapersi ricordare sui agli imprenditori che alla gente.

Certo, lavora con il materiale che ha: e in Comune qualcuno ha l'impressione che qualcun altro faccia il possibile per proporgli dei brutti sgambetti. Ma Nogarin è quello che a Livorno si dice "una ghigna". L'essersi trovato al timone di una città come Livorno non certo per merito del suo movimento ma per la ribellione dei livornesi alle gestioni soporifere di certo Pd (non tutto, ma in gran parte) gli ha dato enorme responsabilità e anche enormi problemi. Io gli riconosco il merito di non tirarsi indietro e di metterci la faccia.

Così per il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale. Si è proposto, il che aggiunge responsabilità a responsabilità. Non poteva farlo? E chi lo dice, visto che anche a Genova il sindaco Doria - per citare solo il caso più importante - ha fatto lo stesso, sia pure con la foglia di fico del "provvisorio"? Doveva indicare un grande e riconosciuto esperto di portualità e logistica? Premesso che tutti quelli che lo sono hanno già impegni e "targhe", con un compenso (gettone) di 75 euro per ogni seduta del comitato - che in genere si riunisce ogni due mesi - non vedo i sarebbe stata la cura.

Personalmente ho già scritto nei giorni scorsi che l'auto-

giusto da una parte e tutto l'errore dall'altra. Ma con il sindaco nel comitato di gestione, certe scelte potranno meglio coinvolgere la città, il Comune, la collettività; come forse sarebbe più complicato se non ci fosse il sindaco in prima persona ma solo un suo "esperto".

Ultima considerazione: nessuno può essere così ingenuo da credere che Nogarin si sia designato prima di sentire il ministero competente e lo stesso presidente dell'AdSP Corsini sulla correttezza o meno della sua scelta. Conoscendo i miei polli, sono portato a credere che né l'uno né l'altro gli abbiano messo per scritto un OK: ma una certa apertura devono avergliela data altrimenti il sindaco non avrebbe rischiato di farsi "inchiodare" sulla scelta. Stanno, come altre volte ho ricordato, nella patria del diritto ma anche del rovescio. Quindi la partita è aperta: ma chi si espone in prima persona, non ha paura delle responsabilità e lotta per le proprie idee - che non portano prebende ma infiniti aumenti di rotture di coglioni - ha la mia simpatia.

Al via il 2° Forum Nazionale Portualità e Logistica a Livorno

LIVORNO- Al via stamani, al Terminal Crociere del Porto il “2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia”, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo *in house* con il MIT, sarà uno dei *side event* preparatori della prossima Riunione ministeriale della presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari. In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore – rappresentanti delle nuove Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria – ad allargare la prospettiva in scala internazionale. L'evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal Ministro Delrio, si affaccia sullo scenario internazionale, soggetto a una intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l'avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

Interverranno:

- Antonio **Cancian**, Presidente e Amministratore Delegato di Rete Autostrade Mediterranee;
- Lucio **Caracciolo**, direttore di Limes;
- Olaf **Merk**, Esperto di Portualità e Shipping dell'International Transport Forum (ITF) presso l'Organization for Economic Co-operation and Development (OECD);
- Enrico **Grassi**, Auditor presso la Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione;
- Herald **Ruijters**, Direttore per il settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della DG Move della Commissione Europea.

Le conclusioni sono affidate al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano **Delrio**.

Livorno: domani la seconda edizione del Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica



(FERPRESS) – Roma, 4 APR – Si terrà domani a Livorno la seconda edizione del Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa, il Forum ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Dando seguito alla prima edizione (Bari, 2016), nel corso della quale sono stati presentati e approfonditi i principali provvedimenti attuativi del PSNPL, il 2° Forum 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.

Un settore che oggi vede i propri attori muoversi in un contesto di grandi progetti volti a connettere territori, persone e cose, di fenomeni tecnologici innovativi che integrano diverse realtà e di grandi alleanze internazionali tra operatori che disegnano un nuovo e sfidante quadro internazionale.

Il 2° Forum costituirà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti (Cagliari, 21-22 giugno 2017) di cui ne avrà il patrocinio.

Particolare attenzione sarà posta sulle strategie di sviluppo della portualità e della logistica a livello mondiale, sulle innovazioni della supply chain, sulle migliori strategie possibili in tema di razionalizzazione degli investimenti pubblici e privati nel settore dello shipping e delle infrastrutture marittime. Sarà illustrato, poi, il punto di vista europeo, con approfondimenti sulle priorità e sulle linee guida dettate dall'Unione in materia di Aiuti di Stato e di accesso ai Servizi Portuali nonché sui recenti orientamenti della Corte dei Conti Europea sulla gestione della cosiddetta overcapacity .

Chiuderà i lavori il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Appuntamento dunque a Livorno il 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno.

Livorno: si è aperto stamane il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – Si è aperto stamane nella città toscana il “2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Portualità, trasporto marittimo, logistica: l’Italia che cambia nel mondo che cambia”, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L’evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo in house con il MIT, sarà uno dei side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore – rappresentanti delle nuove Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria – ad allargare la prospettiva in scala internazionale.

L’evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal Ministro Delrio, si affaccia sullo scenario internazionale, soggetto a una intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l’avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

Livorno: Il 2°Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

Livorno, 4 marzo 2017 - Per domani, a partire dalle ore 10.00, si terrà a Livorno Il 2°Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica, appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa, che fa il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento.

A partire da domani, alle ore 10.00, sarà possibile guardare direttamente lo streaming del convegno andando sul sito istituzionale dell'Ente: www.porto.livorno.it

Dal secondo Forum sulla Logistica anteprima sul G7 italiano Trasporti

L'incidenza della riforma portuale sugli assetti trasportistici dell'Unione Europa - L'avvento della tecnologia e la "risorsa mare" - I regolamenti attuativi del "mare-bonus" e del "ferro-bonus"



Graziano Delrio



Antonio Cancian

ROMA - Si tiene 5 aprile presso il Terminal Crociere del porto di Livorno il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo in house con il MIT, sarà uno dei 3 side

(segue in ultima pagina)

Forum sulla Logistica

event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, che ha tracciato lo stato dell'arte dell'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore - rappresentanti delle neo costituite Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria - ad allargare la prospettiva in scala internazionale.

L'evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal ministro Delrio, si affaccia sullo scenario

internazionale, soggetto a un'altrettanto intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l'avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

Dopo i saluti delle autorità locali, sarà Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee, ad aprire i lavori del Forum ponendo al centro della discussione il tema dell'interconnessione che, applicata alle reti e alla progettualità stessa, è un elemento chiave per lo sviluppo euromediterraneo.

Una panoramica di scenario sulle sfide geopolitiche più urgenti nel mondo contemporaneo, con focus sull'Italia e le Nuove Vie della Seta, sarà del neato da Lucio Caracciolo, direttore di Lines.

A seguire, la discussione si concentrerà su portualità e logistica, definendo i trend di innovazione e le strategie di crescita globale con gli interventi di Olaf Merk, esperto di Portualità e Shipping dell'International Transport Forum (ITF)

presso l'Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), che presenterà le sfide per il sistema, ed Enrico Grassi, auditor presso la Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione, che illustrerà i recenti orientamenti della Corte dei Conti comunitaria utili ad accrescere l'efficacia degli investimenti negli scali italiani.

Ultimo intervento della mattinata sarà quello di Herald Ruijters, direttore per il settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della DG Move della Commissione Europea, che presenterà opportunità e sfide per il sistema portuale e logistico della Penisola nell'ambito delle politiche di trasporto dell'Unione Europea, con uno sguardo al periodo di programmazione 2021-2027.

Sarà il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum

di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la risorsa mare.

Il pomeriggio sarà strutturato come un vero e proprio workshop, al quale si parteciperà su invito, ed incentrato sui provvedimenti adottati nell'ultimo anno in attuazione proprio del PNSPL. Avremo quindi diversi discussioni e diversi temi, tra gli altri: l'avvio della Piattaforma Logistica Nazionale, la nuova normativa su escavi e dragaggi, le nuove regole di programmazione e pianificazione delle opere in ambito portuale, le nuove Linee Guida per la redazione dei PRG di Sistema Portuale, i regolamenti attuativi di marebonus e ferrobonus, l'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale Unionale.

Il tutto si svolgerà dalle ore 15 alle ore 18, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia (Porto di Livorno).

Da Confetra: volontà costruttiva e cantiere "a rete"



Nereo Marcucci

ROMA - Le modalità organizzative scelte per il 2° Forum voluto dal Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture che si svolgerà a Livorno oggi 5 aprile ci permetteranno di apprezzare un quadro realistico del contesto nazionale ed europea e - nel pomeriggio - consentiranno di fare il punto sullo stato di avanzamento dei lavori di uno tra i diversi "cantieri" aperti due anni fa.

Un cantiere che è un working in progress di natura sistemica che in primo luogo ha chiesto coesione e condivisione tra le componenti pubbliche e private nella costruzione di strumenti finalizzati al possibile sviluppo dell'economia nazionale.

Il cantiere è aperto necessariamente fino a Bruxelles dove il nostro Paese è oggi in grado di difendere gli interessi nazionali intervenendo appropriatamente su temi vitali perché suscettibili di distorcere la competizione tra i diversi sistemi logistico/portuali nazionali.

Per funzionare nell'interesse di tutti il "cantiere a rete" deve incontrare nel Paese la volontà

Nereo Marcucci
(presidente Confetra)
(segue in ultima pagina)

Volontà costruttiva

costruttiva di molti attori.

Costato, senza voler fare graduatorie, che così è stato con l'Agenzia delle Dogane per l'applicazione intelligente delle nuove regole doganali comunitarie per la difesa dei depositi IVA, e con il comando generale delle Capitanerie di Porto a proposito dell'introduzione della dichiarazione obbligatoria del peso dei contenitori, con le parti sociali per gestire le gravi crisi di Taranto e Gioia Tauro.

I temi strategici dei quali abbiamo abbondantemente discusso in

questi anni saranno trattati nei 7 slot previsti dal programma. Mi limito quindi a constatare che nel 2016 siamo saliti nel ranking dei Paesi con controlli doganali efficienti e veloci; che è cresciuto il numero di teus movimentati; ed è cresciuta la quota di mercato nello short sea shipping. Credo si tratti per la prima volta della "riconquista" di quote di mercato scippateci da altri Paesi comunitari.

Restano aperti problemi pesanti ereditati e nuovi. Il più importante riguarda l'allargamento della condivisione degli obiettivi del cantiere.

Il bilanciamento dei poteri sia elettivi che burocratici è sale della democrazia, ma chi li esercita - mi

chiedo - può esprimere il proprio ruolo in tempi ragionevoli e con la necessaria specializzazione e competenza?

Temo che se così non fosse la "cura del ferro" potrebbe abortire anche nel 2017; e che il completamento del Gottardo rischierebbe di essere più una opportunità per scendere dal Nord Europa a Milano piuttosto che per salire dai porti tirrenici attraverso Milano verso il Centro Europa.

La certezza delle decisioni dei Comitati di gestione delle Autorità di sistema portuale potrebbe essere oggetto di continui ricorsi a causa della partecipazione di soggetti che non corrispondono alle norme.

Infine la regolamentazione delle concessioni è in discussione da otto

mesi ma, nel frattempo si sovrappone un ulteriore quinto livello di regolazione. Tutti temi sui quali occorre riflettere, ma anche trovare coesione e volontà comune per risolverli.

PORTO DALLE 10 LO STREAMING DEL CONVEGNO

Il ministro Delrio al forum sulla logistica La sfida del sistema Livorno-Piombino

L'APPUNTAMENTO ha valenza nazionale, o anche internazionale in vista del G7 dei trasporti: ma il 2° Forum della logistica e dei trasporti, che si svolge oggi al Palacrociera con una coda in Fortezza Vecchia, ha anche un peso significativo per il sistema portuale Livorno-Piombino. Sia perché ci saranno il ministro dei trasporti Delrio e il presidente di Rete Autostrade del Mediterraneo a parlare di Darsena Europa e di "hub" dei ro/ro, progetti centrali per noi. Sia perché siamo alla prima occasione pubblica in cui il presidente dell'Autorità Stefano Corsini e il sindaco della città Filippo Nogarini si confronteranno sul Mantra che entrambi proclamano, ovvero quello di "far siste-

ma " che ad oggi ha funzionato poco e male. Terzo intervento quello del governatore Enrico Rossi. Da Rossi il porto si aspetta che al di fuori delle sofferte relazioni con il suo ex-partito, non solo mantenga gli impegni della Regione per la Darsena Europa, ma acceleri tutte le operazioni dello "scavalco" ferroviario necessarie perché l'interporto di Guasticcione diventi un vero retroporto del sistema Livorno-Piombino. Il presidente Stefano Corsini non ha solo il ruolo di ospite di un evento nazionale "scippato" a Genova per le riservate alchimie della politica dei trasporti. Ha anche la responsabilità di "creare" uno dei sistemi portuali più promettenti del Tirreno, grazie alla ferrovia



IL RUOLO Il ministro Delrio

che già arriva alle banchine containers, dei grandi spazi disponibili a Piombino e dei primati labronici. Tanto che l'AdsP offrirà da stamani alle 10 a tutta la città lo "streaming" del convegno sul suo sito www.porto.livorno.it.

A.F.

Una rivoluzione che coinvolga anche la base

ROMA - C'è da augurarsi che il Forum sulla portualità e logistica che si tiene oggi a Livorno non sia solo un'occasione formale per il consueto elenco di programmi e progetti destinati ancora per molto a rimanere a metà del guado. Nell'intervento qui a fianco del presidente di Confetra Nereo Maruccci si possono leggere obiettivi richiesti ai punti di forza dell'azione del ministero e di Ram, ma anche le preoccupazioni per alcuni dei

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Una rivoluzione

ritardi che - complice la complessa articolazione del potere tra Stato e Regioni - potrebbero vanificare in tutto o in parte quanto ad oggi fatto.

Sul Forum, ci sono state prese di posizione di ogni tipo, in preparazione dell'evento: da quella di Antonio Cancian (RAM), che è di fatto il co-organizzatore della manifestazione, a quella del vicepresidente - e facente funzione di segretario generale - di Assoport Francesco Palmiro Mariani (su "Economia & Lavoro" di QN di lunedì scorso) secondo il quale bisogna che escano dal Forum indicazioni concrete "sulle scelte infrastrutturali collegandosi finalmente al mercato" e non alle aspirazioni (o peggio) dei singoli potentati politici portuali. Si ribadisce che mentre in passato il MIT aveva solo compiti di vigilanza, "oggi ha una funzione di indirizzo nelle scelte". Tradotto: basta con un grande progetto di un grande o grandissimo terminal contenitori ogni venti chilometri di costa, per di più chiedendo allo Stato di finanziarlo.

Una rivoluzione, certo: e come tutte le rivoluzioni, bisogna che non solo sia guidata dall'alto ma faccia presa anche in basso, nelle comunità portuali che oggi si ricordano nelle Autorità di sistema.

Oggi a Livorno sentiremo che cosa ci dirà il ministro Delrio, che s'è preso sulle spalle la riforma e sta registrando i passi avanti, ma scontando anche i ritardi. Di certo siamo a una svolta. Sperando che sia storica e non solo da cronache di zuffe di pollaio.

Porti: Authority Alto Tirreno, sceicco Oman vuole investire

(ANSA) - PIOMBINO (LIVORNO), 4 APR - "Vuole investire in Italia, e guarda con interesse all'hub portuale di Piombino: gli obiettivi potrebbero essere due, realizzare nell'area uno stabilimento per la produzione di vetture di formula Gt3, e creare nuove sinergie sull'agroalimentare tra l'Italia e l'Oman". Lo rende nota l'autorità di sistema del Tirreno settentrionale dopo la giornata piombinese dello sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar. Lo sceicco è a capo di una conglomerata di livello mondiale, l'Al Jazeera International Group (Aig) con un'infinità di interessi nei più svariati settori: dai trasporti alle infrastrutture, dal design al turismo, e non è persona da muoversi senza valide ragioni. Lo sceicco ha avuto colloqui con il presidente dell'authority con il presidente Stefano Corsini durante il quale prosegue la nota, "l'imprenditore arabo ha potuto conoscere da vicino la realtà di Piombino e le sue prospettive di sviluppo". "La visione che state sviluppando qui - ha detto Al Hashar - è interessante: avete grandi progetti per questo porto. Vorremmo essere parte integrante di questa vision". Secondo Nader Morsy, responsabile global investment della Elixir United Investment, nata per realizzare nei mercati stranieri investimenti con il gruppo omanita, la visita piombinese è servita per "prospettare proposte futuribili da realizzarsi in due o tre anni: il nostro orizzonte temporale è più breve, abbiamo già due progetti pronti che potrebbero trovare in poco tempo un naturale sviluppo sul territorio".

"Piombino - spiega Morsy - può essere uno dei nostri hub di riferimento nel Mediterraneo per lo sviluppo di proficui scambi commerciali con l'Oman". Si è anche parlato della possibilità di creare nuove sinergie nel settore dell'agroalimentare con un nuovo porto a nord dell'Oman su cui il sultanato sta investendo molto. Soddisfatto Corsini: "Auspicio che lo sceicco sia il primo di una serie di imprenditori interessati ad investire nell'Autorità di Sistema Alto Tirreno, le cui potenzialità sono maggiori della semplice somma di quelle che possono esprimere singolarmente i porti di Livorno e Piombino".

Al Jazeera International Group vuole investire nel porto di Piombino

PIOMBINO- Lo sceicco dell'Oman, Nasser Bin Mohammed Al Hashar, guarda con interesse all'hub portuale di Piombino: gli obiettivi potrebbero essere due, realizzare nell'area uno stabilimento per la produzione di vetture di formula Gt3, e creare nuove sinergie sull'agroalimentare tra l'Italia e l'Oman. Lo sceicco Al Hashar, ricevuto nel porto toscano oggi, è a capo di una conglomerata di livello mondiale, l'Al Jazeera International Group (AIG), con una infinità di interessi nei più svariati settori: dai trasporti alle infrastrutture, dal design al turismo, e non è persona da muoversi senza valide ragioni.

Quelle ragioni, Al Hashar le ha esposte stamani nel quartier generale piombinese dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale, durante un incontro con il presidente Stefano Corsini. La visita, a cui ha partecipato tutta la comunità portuale, è stata organizzata dallo studio legale Napolitano coadiuvato dal Ivan Reggiani, e ha permesso all'imprenditore arabo di conoscere da vicino la realtà di Piombino e le sue prospettive di sviluppo, prospettive su cui si è soffermata tra l'altro, in una veloce presentazione del piano regolatore portuale, la dirigente tecnica dall'Authority piombinese Sandra Muccetti: *"La visione che state sviluppando qui a Piombino è veramente interessante - ha detto Al Hashar - avete grandi progetti per questo porto. Vorremmo essere parte integrante di questa vision"*.

Che lo sceicco non sia venuto qui soltanto a prendere aria, lo dimostrano le parole del responsabile global investment della Elixir United Investment, nata per realizzare nei mercati stranieri investimenti aventi ad oggetto le attività dell'AIG, il suo nome è: Nader Morsy: *"Guardate - ha detto - non siamo venuti a Piombino per prospettare proposte future da realizzarsi in due o tre anni."*

- segue

Il nostro orizzonte temporale è più breve: abbiamo già due progetti pronti che potrebbero trovare in poco tempo un naturale sviluppo nel vostro territorio. Riteniamo che Piombino possa essere uno dei nostri hub di riferimento nel Mediterraneo per lo sviluppo di proficui scambi commerciali con l'Oman".

Durante la riunione si è anche parlato della possibilità di creare nuove sinergie nel settore dell'agroalimentare con un nuovo porto a nord dell'Oman su cui il sultanato sta investendo molto. La possibile sinergia tra i due paesi è stata propiziata dall'avvocato Maria Teresa Napolitano: *"Abbiamo coinvolto Piombino perché è una delle realtà più dinamiche del territorio: come advisor del gruppo AIG mi farò carico di aprire con voi e con il Comune un tavolo di lavoro per implementare i progetti dei partner omaniti su questo territorio, che ha infrastrutture all'avanguardia"*.

Soddisfatto il presidente Corsini che ha illustrato le potenzialità di tutto il nuovo Sistema portuale: *"Auspico che lo sceicco sia soltanto il primo di una lunga serie di imprenditori interessati ad investire nell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, le cui potenzialità sono maggiori della semplice somma di quelle che possono esprimere singolarmente i porti di Livorno e Piombino"*.

Lo sceicco dell'Oman sbarca a Piombino

Da sx Stefano Corsini e lo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar dell'Oman

Piombino, 4 marzo 2017 - Vuole investire in Italia, e guarda con interesse all'hub portuale di Piombino: gli obiettivi potrebbero essere due, realizzare nell'area uno stabilimento per la produzione di vetture di formula Gt3, e creare nuove sinergie sull'agroalimentare tra l'Italia e l'Oman. Lo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar è a capo di una conglomerata di livello mondiale, l'Al Jazeera International Group (AIG), con una infinità di interessi nei più svariati settori: dai trasporti alle infrastrutture, dal design al turismo, e non è persona da muoversi senza valide ragioni.

Quelle ragioni, Al Hashar le ha esposte stamani nel quartier generale piombinese dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale, durante un incontro con il presidente Stefano Corsini. La visita, a cui ha partecipato tutta la comunità portuale, è stata organizzata dallo studio legale Napolitano coadiuvato dal dott. Ivan Reggiani, e ha permesso all'imprenditore arabo di conoscere da vicino la realtà di Piombino e le sue prospettive di sviluppo, prospettive su cui si è soffermata tra l'altro, in una veloce presentazione del piano regolatore portuale, la dirigente tecnica dall'APP, l'ingegner Sandra Muccetti: "La visione che state sviluppando qui a Piombino è veramente interessante - ha detto Al Hashar - avete grandi progetti per questo porto. Vorremmo essere parte integrante di questa vision".

Che lo sceicco non sia venuto qui soltanto a prendere aria, lo dimostrano le parole del responsabile global investment della Elixir United Investment, nata per realizzare nei mercati stranieri investimenti aventi ad oggetto le attività dell'AIG, il suo nome è: Nader Morsy: "Guardate - ha detto - non siamo venuti a Piombino per prospettare proposte futuribili da realizzarsi in due o tre anni. Il nostro orizzonte temporale è più breve: abbiamo già due progetti pronti che potrebbero trovare in poco tempo un naturale sviluppo nel vostro territorio. Riteniamo che Piombino possa essere uno dei nostri hub di riferimento nel Mediterraneo per lo sviluppo di proficui scambi commerciali con l'Oman".

Durante la riunione si è anche parlato della possibilità di creare nuove sinergie nel settore dell'agroalimentare con un nuovo porto a nord dell'Oman su cui il sultanato sta investendo molto. La possibile sinergia tra i due paesi è stata propiziata dall'avvocato Maria Teresa Napolitano: "Abbiamo coinvolto Piombino perché è una

-segue

delle realtà più dinamiche del territorio: come advisor del gruppo AIG mi farò carico di aprire con voi e con il Comune un tavolo di lavoro per implementare i progetti dei partner omaniti su questo territorio, che ha infrastrutture all'avanguardia".

Soddisfatto il presidente Corsini che ha illustrato le potenzialità di tutto il nuovo Sistema portuale: "Auspico che lo sceicco sia soltanto il primo di una lunga serie di imprenditori interessati ad investire nell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, le cui potenzialità sono maggiori della semplice somma di quelle che possono esprimere singolarmente i porti di Livorno e Piombino".

Sceicco dell'Oman a Piombino per investire

PIOMBINO - Due giorni di visita ufficiale a Piombino di una delegazione omanita guidata dallo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar, Automotive Industry Director Lo Sceicco, in Italia dal 3 al 5 aprile, è stato personalmente accompagnato e assistito dall'avvocato Maria Teresa Napolitano, Founder e Senior Partner dello Studio Legale Napolitano e dal dottor Nader Morsy, Global Investment Director e Member of the Board.

Obiettivo della visita - ha detto lo sceicco Al Hashar - era individuare le migliori
(segue a pagina 2)

Sceicco dell'Oman

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 è stata ricevuta dal sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, nella sala consiliare del palazzo comunale, dal presidente dell'Ente Portuale Piombino-Livorno Stefano Corsini con altri rappresentanti delle istituzioni del territorio e dal dottor Ivano Reggiani a cui si deve la regia dell'incontro.

Nel corso degli incontri si è parlato 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. Scopo della delegazione è stato di creare investimenti omaniti sul territorio e attrarre investimenti italiani sul territorio omanita da parte di tutte quelle aziende che vogliono posizionarsi in Oman e di lì aggredire il mercato dell'area GCC.

In questi tre giorni di permanenza in Italia, lo Sceicco ha avuto in-

contri sia con rappresentanti delle istituzioni che con rappresentanti di aziende italiane con forte vocazione estera. Lunedì 3 aprile, la delegazione è stata ricevuta dalla Direzione Generale del Policlinico Gemelli per valutare un accordo che vedrà questo Polo sanitario il motore di un'iniziativa avente ad oggetto la realizzazione di un ospedale pediatrico con il relativo policlinico. A seguire, c'è stato a Roma un incontro in presidenza del consiglio per valutare alcuni investimenti omaniti nel settore dell'automotive ed in altri settori, con la realizzazione di stabilimenti industriali in aree depresse. Il 5 aprile è stata la volta di un incontro presso la direzione generale del MISE e, nel pomeriggio, con la Regione Campania rappresentata dal vice presidente della Giunta Regionale, avvocato Bonavitacola, e con gli assessori interessati allo sviluppo dell'area industriale "Napoli Nord".

Il significato della visita a Piombino della delegazione dell'Oman va oltre al progetto di installare una fabbrica d'auto: è la conferma che il forte sviluppo del porto e delle aree immediatamente limitrofe sta diventando un elemento di attrazione anche internazionale per gli investitori. L'incontro con il presidente dell'AdSP Corsini ha messo a fuoco anche le opportunità legate al sistema portuale Livorno-Piombino sul quale lo sceicco Al Hashar si è dimostrato molto informato.

Obiettivi la produzione di vetture "Gt3" e agroalimentare Sceicco dell'Oman vuole investire e guarda con interesse a Piombino

PIOMBINO - Una delegazione omanita, guidata dallo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar è stata ricevuta ieri mattina a Piombino dal sindaco Massimo Giuliani, nella sala consiliare del palazzo comunale e dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Tirreno Settentrionale Stefano Corsini, nel quartier generale piombinese.

Vuole investire in Italia, e guarda con interesse all'hub portuale di Piombino: gli obiettivi potrebbero essere due, realizzare nell'area uno stabilimento per la produzione di vetture di formula Gt3, e creare nuove sinergie sull'agroalimentare tra l'Italia e l'Oman. Lo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar è a capo di una conglomerata di livello mondiale, l'Al Jazeera International Group (AIG), con una in- (continua a pagina 2)

Sceicco dell'Oman

finità di interessi nei più svariati settori: dai trasporti alle infrastrutture, dal design al turismo, e non è persona da muoversi senza valide ragioni. Quelle ragioni, Al Hashar le ha esposte durante l'incontro con Stefano Corsini.

La visita, a cui ha partecipato tutta la comunità portuale, è stata organizzata dallo studio legale Napolitano coadiuvato dal dott. Ivan Reggiani, e ha permesso all'imprenditore arabo di conoscere da vicino la realtà di Piombino e le sue prospettive di sviluppo. Prospettive su cui si è soffermata tra l'altro, in una veloce presentazione del Piano regolatore portuale, la dirigente tecnica **Elisabetta Iannace** di Piombino, l'ingegner Sandra Muccetti: «La visione che state sviluppando qui a Piombino è veramente interessante - ha detto Al Hashar - avete grandi progetti per questo porto. Vorremmo essere parte integrante di questa visione».

Che lo sceicco non sia venuto qui soltanto a prendere aria, lo dimostrano le parole di Nader Morsy, responsabile global investment della Elixir United Investment, nata per realizzare nei mercati stranieri investimenti aventi ad oggetto le attività dell'AIG. «Guardate - ha detto Morsy - non siamo venuti a Piombino per prospettare proposte futuribili da realizzarsi in due o tre anni. Il nostro orizzonte temporale

è più breve: abbiamo già due progetti pronti che potrebbero trovare in poco tempo un naturale sviluppo nel vostro territorio. Riteniamo che Piombino possa essere uno dei nostri hub di riferimento nel Mediterraneo per lo sviluppo di proficui scambi commerciali con l'Oman».

Durante la riunione si è anche parlato della possibilità di creare nuove sinergie nel settore dell'agroalimentare con un nuovo porto a nord dell'Oman su cui il sultanato sta investendo molto. La possibile sinergia tra i due Paesi è stata propiziata dall'avvocato Maria Teresa Napolitano: «Abbiamo coinvolto Piombino perché è una delle realtà più dinamiche del territorio: come advisor del gruppo AIG mi farò carico di aprire con voi e con il Comune un tavolo di lavoro per implementare i progetti dei partner omaniti su questo territorio, che ha infrastrutture all'avanguardia».

Soddisfatto il presidente Corsini che ha illustrato le potenzialità di tutto il nuovo Sistema portuale: «Auspico che lo sceicco sia soltanto il primo di una lunga serie di imprenditori interessati ad investire nell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, le cui potenzialità sono maggiori della semplice somma di quelle che possono esprimere singolarmente i porti di Livorno e Piombino».

A Piombino lo sceicco dell'Oman

In Italia Al Jazeera International Group ha progetti nell'agroalimentare e nella produzione di vetture di Formula GT3

DI NICOLA CAPUZZO

Al porto di Piombino è sbarcato uno sceicco omanita promettendo nuovi progetti e investimenti. A renderlo noto è stata l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, di cui appunto lo scalo toscano fa parte e il cui presidente, Stefano Corsini, ha incontrato personalmente Nasser Bin Mohammed Al Hashar, business man a capo di Al Jazeera International Group. Quest'ultimo è un gruppo attivo in numerosi settori, tra cui real estate, infrastrutture, trasporti, turismo, energia e finanza.

Secondo quanto riportato dalla stessa Autorità Portuale, lo sceicco dell'Oman vorrebbe investire in Italia e guarda con interesse in particolare a due progetti da realizzare a Piombino: il primo sarebbe rappresentato da uno stabilimento per la produzione di vetture di Formula GT3, mentre il secondo sarebbe riferito alla creazione di nuove sinergie nel business agroalimentare tra Italia e Oman. I condizionali sono d'obbligo perché Piombino è ancora scottata dalla vicenda Cevital-Aferpi, la cordata guidata dal magnate algerino Issad Rebrub che ha messo le mani sulle ex acciaierie Lucchini promettendo un rilancio basato su siderurgia, logistica e agroalimentare, ma fino a oggi tali propositi sono rimasti soltanto un progetto sulla carta.

La nota diramata dall'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale lascia però trasparire certezze e ottimismo sull'impegno dello sceicco omanita, la cui visita nel porto toscano è stata organizzata dallo studio legale Napolitano. «La visione che state sviluppando qui a Piombino è veramente interessante, avete grandi progetti per questo porto; vorremmo essere parte integrante di questa vision»



Stefano Corsini (a sinistra) e Nasser Bin Muhammed Al Hashar

avrebbe detto Al Hashar. Il numero uno del porto, Stefano Corsini, a proposito di questa visita ha dichiarato: «Auspico che lo sceicco sia soltanto il primo di una lunga serie di imprenditori interessati a investire nell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, le cui potenzialità sono maggiori della semplice somma di quelle che possono esprimere singolarmente il porto di Livorno e quello di Piombino» (riproduzione riservata)

Quote, toni, altre news e analisi su www.milanoфинanza.it/parti

«Il porto ha uno sviluppo molto interessante»

-PIOMBINO-
VISITA al porto per lo sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar a capo di una società conglomerata di livello mondiale, l'Al Jazeera International Group (Aig), con molti interessi in vari settori: dai trasporti alle infrastrutture, dal design al turismo. Le ragioni della visita Al Hashar le ha esposte nell'incontro con il presidente Stefano Corsini nel quartier generale piombinese dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale.

«LA VISIONE che state sviluppando qui a Piombino è veramente interessante - ha detto Al Hashar - avete grandi progetti per questo porto. Vorremmo essere parte integrante di questa vision». Nader Morsy responsabile global investment della Elixir United Investment ha spiegato: «Guardate non siamo venuti a Piombino per prospettare proposte futuribili da realizzarsi in due o tre anni. Il nostro orizzonte temporale è più breve: abbiamo già due progetti pronti che potrebbe-

ro trovare in poco tempo un naturale sviluppo nel vostro territorio. Riteniamo che Piombino possa essere uno dei nostri hub di riferimento nel Mediterraneo per lo sviluppo di proficui scambi commerciali con l'Oman». Soddisfatto il presidente Corsini che ha illustrato le potenzialità di tutto il nuovo Sistema portuale: «Auspicio che lo sceicco sia soltanto il primo di una lunga serie di imprenditori interessati ad investire nell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno».



INCONTRO
Stefano Corsini con lo sceicco Al Hashar

Ancona innovativa: “vasca” telecomandata

Monitoraggio e gestione attraverso internet grazie a una serie di sensori specifici

ANCONA - Con il collaudo del sistema di controllo delle acque della vasca di colmata, il porto di Ancona ha aggiunto una nuova tappa del suo percorso di automazione verso il porto 4.0 e si conferma il porto più all'avanguardia d'Italia. Con quest'applicazione, infatti, il monitoraggio e anche la gestione e controllo della vasca di colmata si possono attivare da remoto attraverso la rete internet. Tanto che il collaudo del nuovo sistema di automazione è potuto avvenire dallo smartphone dell'operatore.

Si tratta di un'altra tappa dell'innovazione del sistema portuale che

fa seguito alla realizzazione del sistema di sorveglianza e accertamento a distanza per il corretto conferimento delle sabbie dragate dal porto, installato nello scorso anno.

Per la vasca di colmata è stata realizzata un'applicazione di gestione automatica delle paratie controllate anche a distanza. Questo sistema collaudato nel mese di marzo permette infatti in maniera automatica e tramite internet di controllare i livelli delle acque e il monitoraggio di tutti di tutti i parametri richiesti dal CNR - ISMAR (consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di scienze Marine).

È così possibile gestire i livelli e scaricare le acque in mare della vasca di colmata quando si verificano le condizioni prefissate di livello massimo raggiunto e livello di marea inferiore al livello della paratoia. Le acque passano attraverso dei filtri per depurarle dagli inquinanti mentre viene monitorato e verificato il rispetto dei parametri inquinanti rientranti nelle specifiche fissate per legge e controllate dal CNR-ISMAR. Per ottenere questo sono stati integrati alcuni dispositivi quali le centraline e i sensori - che rilevano le condizioni

e lo stato delle paratie, i livelli della vasca ed il livello del mare - ed i selettori dei motori che azionano i comandi in funzione delle condizioni richieste e del raggiungimento dei livelli desiderati.

L'attivazione è resa possibile a distanza tramite la rete mobile 4G di controllo e il collaudo è stato possibile utilizzando i comandi inviati da smartphone.

Il progetto è stato realizzato grazie all'incarico affidato dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale alla V3

Elettro Impianti, (<http://www.v3elettroimpianti.it/>) azienda dorica specializzata in impiantistica elettrica, software e interfacce per domotica e automazione.

Il progetto prosegue lo sviluppo dell'automazione nel settore dei dragaggi e della gestione dei sedimenti del porto di Ancona, già avviata con l'innovativo progetto Visionare. Visionare è un sistema di controllo delle operazioni di dragaggio del bacino portuale con telecamere di bordo geolocalizzate. Un sistema che permette anche un notevole risparmio di costi calcolati in circa 70.000 euro annuali.

“Siamo orgogliosi di supportare il porto di Ancona nel suo percorso di evoluzione tecnologica verso un “porto 4.0” - spiega Cristiano

Vaccarini, fondatore e CEO di V3 Elettro Impianti - in una versione innovativa dove il telecontrollo e la gestione automatizzata delle funzioni e dei monitoraggi contribuiscono ad un sistema moderno ed ottimizzato senza uguali in Italia. Lo stesso collaudo è stato fatto da mobile, utilizzando uno smartphone per azionare il comando delle paratie, ottimizzando l'operatività. L'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centrale investe nella trasformazione digitale cogliendone le opportunità”.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Rodolfo Giampieri ha dichiarato: “Questo progetto rientra nella strategia del sistema portuale improntata all'innovazione tecnologica ed alla sostenibilità, convinti come siamo che il pieno potenziale delle nostre infrastrutture possa essere colto solo affiancando info-strutture adeguate. Le applicazioni tecnologiche alle opere di dragaggio costituiscono un notevole valore aggiunto in termini di risparmio di risorse e trasparenza nella gestione dei lavori. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha saputo aggregare le massime competenze scientifiche e tecnologiche del territorio per assicurare sostenibilità ed efficacia ad un'opera strategica

come i dragaggi, che sono il tema prioritario da affrontare in tutti i porti amministrati. Un esempio replicabile che siamo pronti a mettere a disposizione della portualità”.



Informazioni Marittime

Porto di Ancona controlla vasca di colmata con una app

Il porto di Ancona ha collaudato un nuovo sistema digitalizzato di controllo delle acque della vasca di colmata. Con quest'applicazione, infatti, il monitoraggio e anche la gestione e controllo della struttura si possono attivare da remoto attraverso la rete internet. Tanto che il collaudo del nuovo sistema di automazione è potuto avvenire dallo smartphone dell'operatore.

Il progetto prosegue lo sviluppo dell'automazione nel settore dei dragaggi e della gestione dei sedimenti del porto, già avviata con l'innovativo [progetto Visiomare](#), un sistema di controllo delle operazioni di dragaggio del bacino portuale con telecamera di bordo geolocalizzata. Un sistema che permette anche un notevole risparmio di costi calcolati in circa 70mila euro annuali.

«Civitavecchia, lo sviluppo non è finito»

Turisti, ro-ro e cantieristica gli assi nella manica, in attesa di capire il futuro del terminal container

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Sviluppo di Autostrade del mare, cantieristica navale, crociere, diporto, ferrovie, dragaggi; pausa di riflessione sul nuovo terminal container, in attesa che si esprima il governo; attenzione alla riduzione delle emissioni e all'utilizzo di Gnl per le navi. Sono queste le principali linee di azione che intende portare avanti Francesco Maria di Majo, primo presidente

della nuova Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, che comprende Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. Opere strategiche.

«Negli anni passati - dice di Majo - il porto ha subito importanti interventi infrastrutturali che ne hanno cambiato il volto. Il primo lotto di opere strategiche

deve però essere ancora concluso. Spero che entro la fine di quest'anno si chiudano i lavori della darsena servizi per i traghetti. Questo ci consentirà di partire subito dopo con il secondo lotto di opere, con la divisione fra porto croceristico-industriale a Nord e porto storico on marina per barche da diporto e grandi yacht a Sud. Il prossimo anno sarà pronta la stazione per le crociere sulla diga foranea, opera

importante per gestire i 2,3 milioni di croceristi che rendono Civitavecchia il primo porto in Italia e il secondo in Europa in questo settore. La bocca d'ingresso a Sud permetterà di accedere al porto storico. A giugno ci sarà la conferenza dei servizi per affidare la concessione della marina, per cui sono in gara 5 concorrenti».

Terminal container. «Dal 2010 sono stato consulente della presidenza del Consiglio dei ministri per lo studio sulla portualità italiana, che in parte è stato recepito dalla riforma portuale. Non posso non tener conto delle esigenze della migliore pianificazione nazionale. Non spetta a me stabilire in autonomia se il progetto del terminal container è strategico. A me tuttavia sembra che abbia tutte le carte in regola dal punto di vista tecnico e autorizzativo, con ampia area retroportuale. Se il governo individuerà questa come opera strategica, il progetto avrà il sostegno dell'Authority. Attendiamo anche la valutazione che farà il nuovo concessionario (gruppo Gavio, ndr)».

Autostrade del Mare. «Oltre alle crociere, Civitavecchia si caratterizza per traffici di passeggeri a corto raggio e di

ro-ro in forte crescita. La movimentazione di vetture Fca sulle navi Grimaldi è elevata (300 mila unità all'anno). Cercheremo di migliorare il rapporto con la Spagna, partecipando al bando blending call dell'Unione europea che scade il prossimo luglio per un nuovo collegamento con Barcellona. Vogliamo inoltre creare un nuovo collegamento con il Marocco, oltre a quello esistente con la Tunisia».

Industria navale. «Obiettivo del mio mandato è il rilancio della cantieristica navale, che a Civitavecchia è in sofferenza, ma ha potenzialità enormi. La normativa europea sul riciclaggio delle navi stimola questo settore. In una prima fase pensiamo a un bacino galleggiante, per rispondere alle esigenze della Marina militare di smaltire le proprie navi».

Governance. «Sono stati designati i rappresentanti in comitato di gestione di Regione Lazio, Comune di Civitavecchia e Autorità marittima. Manca quello della città metropolitana. Come segretario generale ho proposto Roberta Macii, già segretario a Piombino. Anche il tavolo di partenariato è quasi completo e spero possa partire entro aprile».

«Porto dei due mari». «L'anno scorso la Regione Abruzzo ha approvato una delibera in cui chiede che Ortona e Pescara fossero collegate a Civitavecchia. Oggi sono sotto l'Authority dell'Adriatico centrale e una modifica degli assetti è complessa. Non è una nostra priorità. Stiamo invece cercando un'alleanza fra le due Authority per creare sinergie che sviluppino i collegamenti fra Roma e l'Adriatico, sull'asse Spagna-Balcani».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Vogliamo un bacino galleggiante per rispondere alle esigenze della Marina militare di smaltire le navi

Francesco Maria di Majo
presidente porto di Civitavecchia

Porti, asse sui fondi Ue tra Toti e De Luca

Siglato l'accordo tra Campania e Liguria. Obiettivo: ottenere più soldi da Bruxelles

La distanza politica non rappresenta un limite e i due presidenti di Regione lo sottolineano più volte. Vincenzo De Luca per la Campania e Giovanni Toti per la Liguria collaboreranno d'ora in poi e per i prossimi tre anni per sfruttare al meglio le opportunità legate ai fondi strutturali destinati all'utilizzo del mare. È stato sottoscritto infatti a Napoli un protocollo d'intesa tra i due governatori sull'economia del mare. Una sinergia tra porti anzitutto, e poi sulla ricerca e sull'innovazione per stimolare la crescita e portare nuovi posti di lavoro nei due territori, entrambi colpiti allo stesso modo dalla crisi della siderurgia. Nascerà un comitato ristretto con rappresentanti di Regione Liguria e Regione Campania per studiare e monitorare le possibilità in ambito Fesr. E sui temi la sin-

tonia tra due poli opposti viene sottolineata da entrambi i governatori. «Abbiamo una propensione comune alla concretezza - dice De Luca - basta aggressività. Ospitiamo qui Toti in maniera cordiale e amichevole, da italiani». Un riferimento, neanche troppo celato ai comportamenti di «altre istituzioni», come nel caso de Magistris-Salvini di qualche settimana fa. Anche Toti ricambia la cortesia, invitando De Luca in Liguria. «Questo è un paese che non può vivere sempre in campagna elettorale - dice l'esponente di Forza Italia, eletto nella stesa tornata amministrativa che ha visto De Luca insediarsi alla guida della Campania - quando si ricoprono incarichi istituzionali si pensa ai problemi. A Napoli abbiamo visto momenti politici poco edificanti, questo og-

gi è invece un momento edificante». Assieme alla stretta di mano da protocollo, De Luca consegna al suo omologo ligure un piccolo corno rosso portafortuna

La firma del protocollo d'intesa tra Campania e Liguria sull'economia del mare rappresenta «un atto dal grande valore simbolico in un'Italia che sta vivendo nel suo dibattito pubblico un forte imbarbarimento, tensione e aggressività, inaccettabili per un Paese civile». Così il presidente della giunta regionale della Campania Vincenzo De Luca, governatore del Pd, ha definito l'avvio della collaborazione con il suo collega ligure Giovanni Toti, eletto con Forza Italia, sui temi di ricerca, sviluppo e innovazione legati all'economia del mare. De Luca ha sottolineato: «con Toti abbiamo una sintonia legata alla

propensione alla concretezza dell'attività amministrativa, a ragionare su elementi di competitività dei nostri territori e dei nostri sistemi economici. Siamo impegnati sulle questioni di merito e di sostanza che riguardano il futuro delle nostre comunità. I nostri sono territori diversi ma con caratteristiche omogenee: la Liguria ospita il più grande sistema portuale del nostro Paese, e anche qui, ci sono grandi porti a Napoli, Salerno, Torre, abbiamo problemi ambientali e territoriali analoghi, anche la Liguria è proiettata sul mare schiacciata dalle montagne, è un territorio difficile da governare dal punto di vista idrogeologico. E poi abbiamo entrambi subito una deindustrializzazione pesante, ma abbiamo punti di eccellenza nel campo delle università e nei centri di ricerca».

Nola-Marcianise, da Napoli 60 treni a settimana

di Paolo Bosso

Una nuova gara per i collegamenti ferroviari tra porto e interporti, ma prima di annunciare date si devono stabilire le regole. Il porto di Napoli pensa a nuovi servizi merci via ferrovia con Nola e l'Interporto Sud Europa di Marcianise. L'idea è far partire dallo scalo 5 coppie di treni al giorno per sei giorni a settimana. 60 treni a settimana, praticamente il 6000 per cento in più dello zero di oggi.

L'assenza di collegamenti ferroviari tra il porto campano e l'entroterra è un *topos*. «Ma è anche il contesto nazionale ad essere folle», ha commentato recentemente Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), nel corso di un convegno sui waterfront di Napoli e Trieste [tenutosi nel capoluogo campano](#). «La legge 240/90 - continua - ha istituito gli interporti moderni ma ne prevedeva 9. Ne abbiamo fatti 26». Una bella speculazione.

Intanto l'Adsp campana si rimbocca le maniche con una riforma delle procedure di gara, adattandosi al nuovo Codice degli appalti varato quasi un anno fa che ne modifica i [grossolani errori di scrittura](#). I dirigenti dell'authority hanno istituito una commissione incaricata di verificare prima le gare [previste nel Piano triennale 2017-2019](#) da circa 210 milioni di euro e poi di aggiornare le procedure alla legge [50/2016](#). «Faremo – spiega Spirito a Repubblica Napoli - una verifica completa dei più rilevanti appalti dei prossimi tre anni. Passeremo in rassegna tutti i provvedimenti. A fine giugno presenteremo la ricognizione e da luglio emaneremo una nuova procedura che poi applicheremo ai nuovi appalti».

I Propeller della Campania discutono di sviluppo portuale

Salerno, 4 marzo 2017 - Presso la Stazione Marittima di Salerno - Molo Manfredi, Porto di Salerno, venerdì 7 aprile 2017 ore 10.30, il Propeller Salerno in partnership con il Propeller Napoli e con il patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale organizza una Tavola Rotonda per discutere del futuro sviluppo dei porti di Napoli e Salerno all'indomani dell'approvazione del Piano Operativo Triennale 2017 - 2019, di Zone Economiche Esclusive e dei nuovi scenari logistici.

Interverranno,

Saluti istituzionali

Dott. Vincenzo Napoli - Sindaco di Salerno

CV (CP) Gaetano Angora - Comandante Capitaneria di Porto di Salerno

Avv. Orazio De Nigris - Amministratore Delegato Salerno Stazione Marittima spa,

Avv. Alfonso Mignone - Presidente Propeller Club Port of Salerno

Avv. Umberto Masucci - Presidente Propeller Club Port of Naples

Sono previsti i seguenti interventi programmati:

Dott. Ferdinando Autuori - Presidente Agenzia Marittima Michele Autuori srl

Dott. Andrea Mastellone - Past President Agenti Marittimi Napoli

Ing. Giuseppe Amoroso - Presidente Agenti Marittimi Salerno

Dott. Domenico De Crescenzo - Presidente Spedizionieri Doganali Napoli

Conclusioni

Prof. Pietro Spirito - Presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale

Informazioni Marittime

Cosco inaugura servizio su Salerno

Da metà aprile il porto di Salerno vedrà l'arrivo di un nuovo servizio di Cosco Shipping Lines, che ha annunciato il debutto di "Net Service" dallo scalo campano verso il Nord Europa. Si parte sabato 15 aprile con il viaggio inaugurale della portacontainer *Hansa Cloppenburg* da 18 mila tonnellate del 2007.

Il servizio offrirà il collegamento da Salerno a Felixstowe con un tempo di transito di sette giorni. La tratta Salerno-Amburgo sarà coperta in 9 giorni; Salerno-Anversa in 11. La compagnia cinese rende noto che sarà possibile effettuare le door delivery nel Regno Unito, così come tramite trasbordo servire tutti gli outports presenti in Danimarca, Svezia, Norvegia, Finlandia, Polonia, Lettonia, Lituania, Estonia, Russia, Irlanda e Islanda.

"Le nuove opere della banchina Ammiraglio Millo sono state vandalizzate"

Gli arredi urbani della banchina Ammiraglio Millo, che si estende dal Villaggio pescatori al piazzale del Monumento al marinaio, sono stati certamente danneggiati da vandali. Lo dichiara il commissario straordinario dell'Autorità Portuale, capitano di vascello Mario Valente

BRINDISI - Gli arredi urbani della banchina Ammiraglio Millo, che si estende dal Villaggio pescatori al piazzale del Monumento al marinaio, sono stati certamente danneggiati da vandali. Lo dichiara il commissario straordinario dell'Autorità Portuale, capitano di vascello Mario Valente, sciogliendo ogni dubbio circa la segnalazione fatta da un cittadino a BrindisiReport.

"E' chiaramente di origine dolosa l'azione di sradicamento sistematico dei paletti di delimitazione del tratto di banchina tra il Monumento al Marinaio d'Italia e il Villaggio Pescatori, a Brindisi. I vandali si impegnano costantemente ad abbattere i paletti, considerato che essi vengono scardinati alla loro base, tanto da sollevare i bulloni di ancoraggio (fissati alle basole con espansivi chimici)", scrive infatti il commissario straordinario in una nota.

"Nei giorni scorsi, addirittura, è stato recuperato un paletto che era stato gettato in mare. Purtroppo, inoltre, in più parti sono state anche asportate le catenelle di dissuasione tra i paletti. Come se ciò non bastasse - aggiunge il comandante Valente - vengono costantemente manomessi i dissuasori per il transito veicolare, installati alla radice della banchina, lato Villaggio Pescatori (già sono stati riparati due volte). Un'azione dolosa voluta per permettere l'accesso in banchina con i mezzi".

"Per quanto attiene, invece, lo stato del cantiere, i lavori di consolidamento della banchina Ammiraglio Millo sono attualmente nella loro fase di collaudo. L'Autorità portuale di Brindisi - precisa il commissario straordinario - ha richiesto ed ottenuto dalla impresa esecutrice, Grandi Lavori Fincosit, la consegna in via anticipata del manufatto, al fine di consentire la piena fruibilità della banchina da parte di tutti i cittadini, anche in vista dell'imminente avvio della stagione crocieristica".

"L'azione vandalica non ha risparmiato nemmeno una panchina. Pare che i vandali - aggiunge ancora Valente - vi siano saltati su fino a demolirne la struttura. Comunque, allo stato, il sedile è oggetto di una verifica da parte dei tecnici dell'Ente portuale per attestare l'eventuale uso improprio o, eventualmente, avviare una contestazione con il produttore dell'arredo urbano.

"Fa sicuramente piacere rilevare - commenta in conclusione il commissario straordinario dell'Authority Mario Valente- che vi siano cittadini solerti nel segnalare le criticità e le disfunzioni presenti in città. Se vi fossero più persone attente al bene pubblico e meno vandali sicuramente non assisteremmo a tali fenomeni di inciviltà."

AP Gioia Tauro: il punto sull'attività svolta nel periodo di commissariamento dell'Ente

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 4 APR – L'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, fa il punto sulle attività di indirizzo, progettualità ed esecutive, messe in campo in questo periodo per aumentare le performances dello scalo, pronto ad affrontare le sfide di mercato all'interno del circuito internazionale dei traffici nel Mediterraneo.

Risponde a questo obiettivo, e assume particolare rilievo, l'acquisizione di un "Sistema di ispezione scanner mobile". Si tratta di uno specifico scanner ispettivo, dotato di elevata tecnologia, che punta ad implementare e, così, a "blindare" la sicurezza delle movimentazioni container in porto, incrementandone, nel contempo, la fluidità del transito che acquisisce così maggiore celerità. Grazie, infatti, alla sua elevatissima capacità di controllo, che a 360 gradi ispeziona strutturalmente qualunque tipologia di merce all'interno del container, sarà possibile rispondere all'esigenza di sicurezza richiesta allo scalo. Allo stesso tempo, si potrà garantire un'accelerazione dei flussi operativi interni al porto, ricercati dal mercato che è in costante evoluzione. Per un importo complessivo di circa 1 milione e 500 mila euro, lo scorso 31 marzo è stato sottoscritto il contratto con il gruppo d'impresе nazionali e straniere, particolarmente specializzate nel settore, che si sono aggiudicate la gara. Alla consegna dello scanner, l'Ente attiverà le procedure di stipula di convenzione ad hoc con l'Agenzia delle Dogane che ne avrà il comodato d'uso.



A seguito di diversi incontri con Rfi e con il direttore di Blg, finalizzati ad ottenere l'autorizzazione fornita dall'Ente, è partita oggi, presso il terminal auto, l'attività di formazione dei treni, adibiti al trasporto delle auto e finalizzata a favorire una migliore funzionalità del terminal. Sarà, infatti, possibile avere un diretto collegamento che offrirà allo scalo un'ulteriore apertura al mercato delle auto che, giungendo a Gioia Tauro, potranno raggiungere l'entroterra, oltre che su gomma, tramite le connessioni ferroviarie in modo più agevole e veloce. Il servizio sarà, in una prima fase, effettuato due volte a settimana, con la possibilità futura di un incremento ulteriore con sei collegamenti settimanali.

Al fine di garantire un più efficiente collegamento con l'entroterra, l'Ente ha impresso forte impulso alla conclusione dell'iter di avvio dei lavori di realizzazione del nuovo gate way ferroviario. Al momento, manca solo un tassello. Dopo aver, infatti, completato e trasmesso, lo scorso gennaio, la documentazione alla Regione Calabria, l'Ente è in attesa di ricevere la verifica di pre-fattibilità d'impatto ambientale dell'infrastruttura.

Appena la riceverà passerà, celermente, all'approvazione del progetto definitivo esecutivo, presentato a novembre scorso dalla Sogemar che si è aggiudicata la gara di progettazione, realizzazione e gestione del nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro. In attesa, infatti, di ricevere la relativa comunicazione dai competenti uffici regionali, e per accelerare i tempi, l'Autorità portuale ha già individuato, con procedura ad evidenza pubblica, il soggetto preposto alla validazione del progetto. Inserite in una più ampia e organica attività di sviluppo ferroviario del porto, e per rendere velocemente operativo il nuovo terminal intermodale, sono state altresì completate le infrastrutture viarie, che saranno messe a servizio del nuovo terminal ma che rientrano nella programmazione lavori di viabilità per il completamento del comparto nord, finanziati con l'APQ 2010.

- segue

Rientra, altresì, in questo stesso Accordo di Programma Quadro, ma comunque funzionale al nuovo gate way ferroviario, il miglioramento dell'asta ferroviaria che collega il terminal auto con la stazione di San Ferdinando che immette, successivamente, nella rete nazionale.

Maggiore performances allo scalo sarà, altresì, garantita dalla piattaforma informatica multimediale, che interesserà l'intera area portuale ed il suo retroporto. La gara è stata aggiudicata con relativa sottoscrizione del contratto. Si tratta di una piattaforma integrata di servizi informativi all'avanguardia, messa a disposizione degli enti e di tutti gli operatori privati. L'obiettivo è quello di facilitare il trasferimento di documenti e di comunicazioni, per garantire lo snellimento delle pratiche burocratiche che spesso rallentano le procedure amministrative. In questo modo, si avrà, in tempo reale, la conoscenza completa degli atti che contraddistinguono ogni specifica infrastruttura, ente pubblico o azienda privata che gravitano nella zona portuale.

Nell'ottica di implementare e attirare nuove realtà imprenditoriali, sono stati consegnati i lavori di realizzazione di un capannone industriale di nuova generazione di 25mila metri quadrati. Sarà destinato ad attività industriali, di deposito, di lavorazione e di movimentazione merci all'interno della zona franca. Ed è proprio di questi giorni l'avvio di specifici incontri con operatori internazionali della logistica integrata ai quali far conoscere le opportunità offerte da questa realtà. Per garantire la piena funzionalità dello scalo, attraverso una maggiore efficienza delle attività portuali, sono in atto i lavori di dragaggio e di adeguamento della banchina, lungo buona parte del canale portuale. Sono, infatti, in corso le attività di adeguamento della banchina nord, che interessano il tratto E ed il tratto F per 384 metri, con relativo dragaggio dei fondali che omogeneamente raggiungeranno una profondità pari a 14,5 metri. Nel contempo, a sottolineare l'alta infrastrutturazione dello scalo, sono stati, altresì, realizzati i lavori del tratto D, finalizzati all'adeguamento sismico della banchina e al dragaggio dei fondali, dotati così di una profondità di 17 metri. Aumenta, quindi, l'ulteriore capacità ricettiva del porto di Gioia Tauro, unico in Italia a lavorare, contemporaneamente, tre navi portacontainer di ultima generazione.

Dopo aver approvato la variazione al Piano operativo triennale delle opere 2016 – 2018, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha dato pieno slancio all'iter di realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali al bacino di carenaggio, per fare di Gioia Tauro un hub completo in grado di offrire servizi integrati e rispondenti a tutte le diverse esigenze di mercato. A tale proposito, all'interno di un contesto normativo comunitario in materia di aiuti di stato e di concerto con la Regione Calabria, è stata redatta la relativa scheda di finanziamento. Nel contempo, si è conclusa la procedura, ad evidenza pubblica, con l'aggiudicazione della prima fase di progettazione ed adeguamento tecnico-funzionale della banchina da destinare al bacino di carenaggio.

Alla luce del lavoro svolto il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha aggiunto: “abbiamo messo in atto un'ampia e complessa attività programmatica ed esecutiva per dotare lo scalo, attraverso anche l'istituzione dell'Agenzia del lavoro portuale, di specifiche realtà occupazionali, accompagnate da un mirato programma di formazione, che è la conseguenza della diversificazione delle attività portuali poste in essere. Non si è, quindi, sprecato nemmeno un attimo di tempo, siamo pronti a lasciare questa nuova realtà e queste nuove opportunità alla prossima “governance”.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro fa il punto su progetti e prospettive

L'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in un comunicato fa il punto sulle attività di indirizzo, progettualità ed esecutive, messe in campo in questo periodo per aumentare le performances dello scalo, pronto ad affrontare le sfide di mercato all'interno del circuito internazionale dei traffici nel Mediterraneo.

Risponde a questo obiettivo, e assume particolare rilievo, spiega l'ente calabrese, l'acquisizione di un "Sistema di ispezione scanner mobile". Si tratta di uno specifico scanner ispettivo, dotato di elevata tecnologia, che punta ad implementare e, così, a "blindare" la sicurezza delle movimentazioni container in porto, incrementandone, nel contempo, la fluidità del transito che acquisisce così maggiore celerità. Grazie, infatti, alla sua elevatissima capacità di controllo, che a 360 gradi ispeziona strutturalmente qualunque tipologia di merce all'interno del container, sarà possibile rispondere all'esigenza di sicurezza richiesta allo scalo. Allo stesso tempo, si potrà garantire un'accelerazione dei flussi operativi interni al porto, ricercati dal mercato che è in costante evoluzione. Per un importo complessivo di circa 1 milione e 500 mila euro, lo scorso 31 marzo è stato sottoscritto il contratto con il gruppo d'impresе nazionali e straniere, particolarmente specializzate nel settore, che si sono aggiudicate la gara. Alla consegna dello scanner, l'Ente attiverà le procedure di stipula di convenzione ad hoc con l'Agenzia delle Dogane che ne avrà il comodato d'uso.

A seguito di diversi incontri con Rfi e con il direttore di Blg, finalizzati ad ottenere l'autorizzazione fornita dall'Ente, è partita oggi, presso il terminal auto, l'attività di formazione dei treni, adibiti al trasporto delle auto e finalizzata a favorire una migliore funzionalità del terminal. Sarà, infatti, possibile avere un diretto collegamento che offrirà allo scalo un'ulteriore apertura al mercato delle auto che, giungendo a Gioia Tauro, potranno raggiungere l'entroterra, oltre che su gomma, tramite le connessioni ferroviarie in modo più agevole e veloce. Il servizio sarà, in una prima fase, effettuato due volte a settimana, con la possibilità futura di un incremento ulteriore con sei collegamenti settimanali.

Al fine di garantire un più efficiente collegamento con l'entroterra, l'Ente ha impresso forte impulso alla conclusione dell'iter di avvio dei lavori di realizzazione del nuovo gate way ferroviario. Al momento, manca solo un tassello. Dopo aver, infatti, completato e trasmesso, lo scorso gennaio, la documentazione alla Regione Calabria, l'Ente è in attesa di ricevere la verifica di pre-fattibilità d'impatto ambientale dell'infrastruttura. Appena la riceverà passerà, celermente, all'approvazione del progetto definitivo esecutivo, presentato a novembre scorso dalla Sogemar che si è aggiudicata la gara di progettazione, realizzazione e gestione del nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro. In attesa, infatti, di ricevere la relativa comunicazione dai competenti uffici regionali, e per accelerare i tempi, l'Autorità portuale ha già individuato, con procedura ad evidenza pubblica, il soggetto preposto alla validazione del progetto. Inserite in una più ampia e organica attività di sviluppo ferroviario del porto, e per rendere velocemente operativo il nuovo terminal intermodale, sono state altresì completate le infrastrutture viarie, che saranno messe a servizio del nuovo terminal ma che rientrano nella programmazione lavori di viabilità per il completamento del comparto nord, finanziati con l'APQ 2010. Rientra, altresì, in questo stesso Accordo di Programma Quadro, ma comunque funzionale al nuovo gate way ferroviario, il miglioramento dell'asta ferroviaria che collega il terminal auto con la stazione di San Ferdinando che immette, successivamente, nella rete nazionale.

Maggiore performances allo scalo sarà, altresì, garantita dalla piattaforma informatica multimediale, che interesserà l'intera area portuale ed il suo retroporto. La gara è stata aggiudicata con relativa sottoscrizione del contratto. Si tratta di una piattaforma integrata di servizi informativi all'avanguardia, messa a disposizione degli enti e di tutti gli operatori privati. L'obiettivo è quello di facilitare il trasferimento di documenti e di comunicazioni, per garantire lo snellimento delle pratiche burocratiche che spesso rallentano le procedure amministrative. In questo modo, si avrà, in tempo reale, la conoscenza completa degli atti che contraddistinguono ogni specifica infrastruttura, ente pubblico o azienda privata che gravitano nella zona portuale.

Nell'ottica di implementare e attirare nuove realtà imprenditoriali, sono stati consegnati i lavori di realizzazione di un capannone industriale di nuova generazione di 25mila metri quadrati. Sarà destinato ad attività industriali, di deposito, di lavorazione e di movimentazione merci all'interno della zona franca. Ed è proprio di questi giorni l'avvio di specifici incontri con operatori internazionali della logistica integrata ai quali far conoscere le opportunità offerte da questa realtà.

-segue

Per garantire la piena funzionalità dello scalo, attraverso una maggiore efficienza delle attività portuali, sono in atto i lavori di dragaggio e di adeguamento della banchina, lungo buona parte del canale portuale. Sono, infatti, in corso le attività di adeguamento della banchina nord, che interessano il tratto E ed il tratto F per 384 metri, con relativo dragaggio dei fondali che omogeneamente raggiungeranno una profondità pari a 14,5 metri. Nel contempo, a sottolineare l'alta infrastrutturazione dello scalo, sono stati, altresì, realizzati i lavori del tratto D, finalizzati all'adeguamento sismico della banchina e al dragaggio dei fondali, dotati così di una profondità di 17 metri. Aumenta, quindi, l'ulteriore capacità ricettiva del porto di Gioia Tauro, unico in Italia a lavorare, contemporaneamente, tre navi portacontainer di ultima generazione.

Dopo aver approvato la variazione al Piano operativo triennale delle opere 2016 - 2018, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha dato pieno slancio all'iter di realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali al bacino di carenaggio, per fare di Gioia Tauro un hub completo in grado di offrire servizi integrati e rispondenti a tutte le diverse esigenze di mercato. A tale proposito, all'interno di un contesto normativo comunitario in materia di aiuti di stato e di concerto con la Regione Calabria, è stata redatta la relativa scheda di finanziamento. Nel contempo, si è conclusa la procedura, ad evidenza pubblica, con l'aggiudicazione della prima fase di progettazione ed adeguamento tecnico-funzionale della banchina da destinare al bacino di carenaggio.

Alla luce del lavoro svolto il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha aggiunto: "abbiamo messo in atto un'ampia e complessa attività programmatica ed esecutiva per dotare lo scalo, attraverso anche l'istituzione dell'Agenzia del lavoro portuale, di specifiche realtà occupazionali, accompagnate da un mirato programma di formazione, che è la conseguenza della diversificazione delle attività portuali poste in essere. Non si è, quindi, sprecato nemmeno un attimo di tempo, siamo pronti a lasciare questa nuova realtà e queste nuove opportunità alla prossima "governance".

Gioia Tauro: dieci giorni di sciopero al Medcenter

GIOIA TAURO - 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 fume 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 Med 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 di-

(continua in ultima pagina)

Gioia Tauro: dieci giorni

scussione con puntualità. Rimangono turbati dalle incongruenze del documento di Med».

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.

Sulla vicenda è intervenuto anche il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Andrea Cuzzocrea, esprimendo «forti preoccupazioni in merito alla drammatica situazione del porto di Gioia Tauro, con particolare riferimento alle pesanti incertezze che gravano sul suo futuro, sia sotto il profilo occupazionale che dal più complessivo punto di vista 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».

Cuzzocrea che fa parte del Comitato dell'Autorità portuale come rappresentante dell'associazione ha precisato che «nonostante il lodevole lavoro del commissario Agostinelli, crediamo che non sia rinviabile la scelta di una guida stabile e non straordinaria di questo ente. Come imprenditori siamo venuti con grande inquietudine questa fase, delicatissima, che vede il principale sito industriale della Ca-

labria lontano da una strategia di sviluppo capace di rilanciarne le enormi potenzialità.

L'insostenibilità della situazione per la società terminalista ha generato conseguenze che gravano sull'azienda stessa e sui lavoratori cui rivolgiamo in questo momento il nostro pensiero perché questa è una battaglia che deve vedere tutti dalla stessa parte».

A giudizio di Confindustria Reggio, «le radici di questa vertenza sono riconducibili alla pesante crisi scaturita dal netto calo dei volumi registrato a partire dal 2011: senza transhipment non esiste Gioia Tauro ma perché ci sia transhipment occorre rendere competitivo il sistema locale. In questo quadro regna la più totale incertezza.

La stessa Agenzia portuale del lavoro, quale soluzione tampone e comunque di natura soltanto provvisoria, rischia di rimanere uno strumento inefficace e privo di effettiva capacità operativa se non verrà fatta, in tempi brevissimi, piena e totale chiarezza in merito alla governance del porto da cui lo stesso organo per il lavoro dovrebbe dipendere. Ma anche su questo fronte, purtroppo, i segnali che stiamo ricevendo non sono affatto incoraggianti. La proroga, annunciata solo qualche giorno fa dal ministro Delrio, dell'Autorità portuale di Messina fino al prossimo Dicembre oltre a paralizzare per nove mesi uno dei punti cruciali dell'intera vicenda Gioia Tauro, sembra prefigurare in modo inquietante la mancanza di una visione strategica concreta da parte del Governo centrale per lo scalo reggino».

«Ci chiediamo, a questo punto - sottolineano ancora gli imprenditori - se esista davvero la volontà politica, tanto a livello nazionale quanto locale, di affrontare questo punto, partendo in primis dal nodo dirimente, ovvero la nomina del presidente che dovrà guidare l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto. Al contempo, chiediamo con forza chiarezza al Governo e alla Regione Calabria sullo stato dell'arte della situazione per quanto riguarda la Zes, il gateway ferroviario e, da ultimo, il bacino di carenaggio sul quale sarebbe davvero drammatico se fosse confermato il rischio di uno "stop" ai finanziamenti da parte dell'Unione europea, che lo considererebbe un aiuto di Stato. Tutto questo getta una luce inquietante sul porto di Gioia Tauro che è la nostra ultima chance. Dopodiché potremo dichiarare la Calabria chiusa per fallimento. Politico, prima ancora che economi-

cm»

Sciopero di 10 giorni e appello al Governo

Autorità portuale Il commissario Andrea Agostinelli fa il punto sugli ultimi interventi

gioia tauro «Nelle scorse settimane in tanti hanno manifestato la loro preoccupazione per la sorte dei lavoratori e per i licenziamenti decisi dall'azienda, molti hanno diramato comunicati stampa che invitavano anche il sindacato ad azione più dure. Bene, adesso lo strumento c'è: la lotta è dura e lo sciopero è di 10 giorni. Non ci sono più alibi».

Non le manda a dire Nino Costantino, segretario generale Filt-Cgil Calabria, sulla proclamazione dello sciopero dei portuali per protestare contro le procedure di licenziamento avviate dal terminalista MCT nei confronti di 400 lavoratori. «Questo è uno sciopero - afferma Costantino - che contesta l'azienda MCT, il suo atteggiamento, l'arroganza e l'incoerenza. Ma è anche uno sciopero che chiede al Governo nazionale non più parole ma fatti concreti su Gioia Tauro.

È uno sciopero che dice che ormai le parole non bastano più: il bacino di carenaggio, il gateway ferroviario, la Zes sono ancora in alto mare».

Il segretario della Filt-Cgil chiede quindi al presidente Oliverio di ottenere da Gentiloni «una riunione immediata su Gioia con i sindacati e la MCT».

Intanto il commissario straordinario dell'

Autorità portuale Andrea Agostinelli fa il punto sulle attività messe in campo nell'ultimo periodo per aumentare le performances dello scalo: dall'acquisizione di un sistema di ispezione "scanner mobile" «che a 360 gradi ispeziona strutturalmente qualunque tipologia di merce all'interno del container» per aumentare la sicurezza, all'attività di formazione dei treni adibiti al trasporto delle auto «finalizzata a favorire una migliore funzionalità del terminal.

Per quanto riguarda l'avvio dei lavori di realizzazione del nuovo gateway ferroviario - scrive Agostinelli - manca un solo tassello: la verifica di prefattibilità di impatto ambientale da parte della Regione.

Altri interventi riguardano la piattaforma informatica multimediale (gara aggiudicata), la realizzazione di un capannone industriale di 25 mila metri quadrati (lavori consegnati) e il dragaggio e adeguamento della banchina: «Siamo pronti - conclude il commissario - a lasciare questa nuova realtà e queste opportunità alla prossima governance». (d.l.)

Gioia Tauro in sciopero per una settimana

Cento lavoratori da licenziare in più e i dipendenti del Medcenter Container Terminal (MCT) di Gioia Tauro decidono di incrociare le braccia dal 13 al 24 aprile. L'annuncio delle segreterie Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul è arrivato ieri sul tavolo del terminalista, del ministro dei Trasporti Graziano Delrio e del prefetto di Reggio Calabria, Michele Di Bari. MCT ha annunciato un piano di licenziamento per circa 400 portuali (su 1,292 complessivi) mentre i sindacati ne chiedono cento in meno. Per un settimana, a partire dalla prossima, il porto calabrese sarà in sciopero. «Abbiamo più volte ribadito la distanza rispetto gli esuberanti che Mct ostinatamente ha voluto sostenere. Numeri – si legge nella lettera dei sindacati – 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».

L'Autorità portuale, ancora commissariata, a fine marzo **ha deliberato e approvato**, tramite il Comitato portuale, la nuova Agenzia del lavoro che, sul modello dei porti nordeuropei, ha l'incarico di formare e reinserire al lavoro i dipendenti in esubero. Sarà un lavoro difficile per questo nuovo istituto in un contesto così. L'unica agenzia di questo tipo per i porti funzionante e con buone aspettative per il futuro è quella del porto di Trieste, **costituita a maggio dell'anno scorso**. Un'altra è stata istituita a Taranto ma, come ha richiesto il presidente dell'Adsp, **ha bisogno di più risorse**.

Sul lavoro dei terminal portuali il ministero dei Trasporti sta progettando una serie di interventi. In primo luogo l'addio al "15 bis", il sistema che per due anni ha finanziato la formazione delle compagnie e imprese portuali in cambio della riduzione dell'organico. Poi un censimento, mai realizzato, dei lavoratori dei terminal portuali: si conoscono i soci delle compagnie ma non i dipendenti. Recentemente il consigliere del dicastero Ivano Russo **ha incontrato** i rappresentanti delle imprese e delle compagnie portuali per discutere dell'istituzione di un'agenzia del lavoro nazionale.

Cagliari: domani la presentazione del progetto Interreg su insabbiamento dei porti

(FERPRESS) – Cagliari, 4 APR – Sarà presentato domani a Cagliari dalle 9, nella sala conferenze della struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, il progetto Sedriport nell'ambito di Interreg marittimo Italia-Francia 2014-2020.

Ad aprire i lavori sarà l'assessore dei Trasporti Massimo Deiana e il direttore generale Gabriella Massidda. Capofila dell'iniziativa è la Regione, in partnership con il Dipartimento del VAR Comune di Grimaud, con l'Office des Transports della Corsica, con le Università di Cagliari e di Tolone, la Provincia di Livorno, l'Arpal Liguria e con l'Istituto superiore per la ricerca ambientale. Obiettivo, identificare una soluzione congiunta sul problema dell'insabbiamento dei porti dell'area transfrontaliera e soluzioni operative per la gestione dei sedimenti e il ripristino dei fondali.

Sarà compito del gruppo di lavoro definire un sistema comune per il monitoraggio delle acque e realizzare un manuale operativo per affrontare la tematica dei dragaggi. I cambiamenti climatici estremi hanno sicuramente contribuito a favorire e a velocizzare gli insabbiamenti strutturali dei porti aumentando sia il rischio per l'ambiente sia quello per le attività economiche.

Nell'area di cooperazione, soprattutto per le regioni insulari, l'insabbiamento rappresenta un serio problema dato che il trasporto marittimo è spesso l'unica modalità di movimentazione delle merci. L'acronimo Sedriport significa "Sedimenti, dragaggi, rischi portuali", il progetto sarà operativo sino a febbraio 2020 con un budget di oltre 1,8 milioni di euro, dei quali l'85 per cento finanziato dall'Unione Europea.

Catania e Augusta firmata da Delrio la nomina di Annunziata

Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio ha firmato la nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' **Autorità** di sistema del Mar Jonio della **Sicilia** orientale che comprende i porti di Catania e di Augusta. Annunziata è stato presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno.

Assumerà l'incarico nei prossimi giorni.

L'attuale commissario straordinario all' **Autorità portuale**, l'ammiraglio Nunzio Martello, resta nel suo incarico di comandante della Capitaneria di **porto** di Catania.

L'arrivo di Annunziata, il cui nominativo di recente ha avuto l'approvazione del presidente della Regione Crocetta e di entrambe le commissioni Trasporti di Camera e Senato, è atteso da tempo perché gli importanti porti di Catania e di Augusta hanno bisogno di un rilancio: Catania perché la nuova rada si è rivelata insufficiente e ha bisogno di altri spazi, Augusta perché ha bisogno di robusti finanziamenti per portare a termine i lavori di infrastrutturazione che gli consentiranno nel giro di pochi anni di accogliere le grandi **navi** portacontainer grazie alla profondità delle sue acque (27 metri). Il presidente Annunziata avrà presto al suo fianco il direttore generale che lo aiuterà a gestire entrambi i porti che sono in grande sviluppo. Le rimostranze sollevate da Augusta che si è sentita defraudata della leadership (per almeno il periodo di transizione di tre anni) sono rientrate in attesa di vedere come avverrà il coordinamento tra due scali dalla diversa vocazione.

T. Z.

Presidio di legalità al Porto di Palermo, è la prima sede dedicata interamente ai portuali (FOTO E VIDEO)

Un presidio di legalità, di assistenza continua per i lavoratori portuali e marittimi e della logistica, un punto di riferimento per le vertenze dello scalo portuale palermitano. È stata inaugurata ieri la nuova sede distaccata della Federazione Trasporti della Cisl all'interno del porto di Palermo, presso la Calata Marinai d'Italia. La struttura, la prima di un sindacato interamente dedicata ai lavoratori del settore, è stata inaugurata alla presenza del segretario nazionale Fit Cisl Antonio Piras, del segretario generale Fit Cisl Sicilia Amedeo Benigno, del segretario regionale Fit Cisl Portuali Nino Napoli. Fra gli invitati il questore di Palermo Renato Cortese, il Prefetto Antonella De Miro, il capo della Digos Egidio Digiannantonio e l'ammiraglio Gaetano Martinez. "Un presidio di legalità - spiega Nino Napoli segretario regionale Fit Cisl Portuali - essenziale per garantire la salvaguardia dei lavoratori dei comparti all'interno del porto dove tante sono le vertenze che richiedono il nostro intervento. Saremo così sempre più vicini con un punto di prima accoglienza per i lavoratori marittimi in arrivo e in partenza per ogni esigenza legata ai rapporti di lavoro".

Authority, Limosani: "Rischiando di essere relegati al ruolo di comparse"

La scoperta dell' America segna l' inizio di una rivoluzione nelle relazioni economiche internazionali e determina lo spostamento del centro delle attività e degli scambi commerciali dal mediterraneo all' atlantico. La "repubblica delle sette province unite", gli attuali Paesi Bassi, diviene in poco tempo il centro più importante del nuovo commercio internazionale; una leadership che dominerà incontrastata fino ai nostri giorni. La geografia delle relazioni commerciali internazionali, tuttavia, subisce un brusco cambiamento alle soglie del XX secolo . Il 50 per cento circa della produzione mondiale , oggi, proviene dai paesi del sud est asiatico e i nuovi protagonisti della scena mondiale - Cina, India, Korea, Giappone - promuovono investimenti nelle infrastrutture di trasporto e nella logistica in Africa e in Europa per favorire sbocchi commerciali ai loro prodotti. Il mediterraneo, a distanza di cinque secoli dalla scoperta dell' America, ritorna a ricoprire un ruolo fondamentale nei flussi del commercio mondiale . Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di oltre 500 milioni di persone. L' Italia e il Mezzogiorno, in particolare, per la posizione strategica che occupano costituiscono una cerniera tra i due blocchi geografici. Una grande opportunità, quindi, che può trasformarsi in nuova ricchezza se il paese sarà in grado di attrezzarsi per intercettare i flussi di traffico crescenti. Ora, tutti gli studi di settore indicano che in Italia esistono tre grandi sistemi portuali capaci di competere con i grandi porti del mediterraneo: Trieste, Genova e Gioia Tauro. L' autorità portuale di Messina, pertanto, facendo parte di una della più grandi autorità portuali di sistema può giocare, in aggiunta al suo core business- traffico passeggeri e merci-, una partita anche nel settore della logistica. Mentre nella pubblica discussione si dovrebbe prestare molta attenzione alla definizione della strategia di sviluppo della nuova autorità di sistema e quindi discutere di investimenti, di valorizzazione delle specificità portuali, di connessioni alle reti europee, di zone economiche speciali, delle modalità attraverso le quali coniugare autonomia e responsabilità delle singole autorità all' interno del sistema, di trasformazione del porto di Gioia Tauro da transshipment in gateway , si continua piuttosto a dare rilievo a questioni marginali e anacronistiche . Da un lato, le riflessioni legate alla sede e

-segue

alla presidenza: aspetti che, agli occhi di chi governa, appaiono mere questioni di bottega. Dall' altro, la riproposizione, sotto forme diverse, delle ragioni di chi fin dall' inizio si era schierato a difesa dello status quo ante . Questioni trascurabili e superate dagli eventi dunque ma che, se ancora reiterate nel pubblico dibattito, rischiano di relegare la città ad un ruolo di comparsa nella futura interlocuzione con il governo nazionale; un dialogo essenziale per lo sviluppo della nostra **autorità portuale** e del sistema in cui essa è stata inserita. Michele Limosani.

Da giugno in funzione il nuovo porto volano per il turismo di Capo d' Orlando

Le prime imbarcazioni saranno ospitate fra due mesi

La compagnia di navigazione Liberty Lines si è già fatta avanti per i collegamenti con le isole Eolie. Il sindaco Franco Ingrilli ha incontrato l'amministratore delegato ed il direttore commerciale.

Francesca Alascia OO «A gonfie vele i lavori del costruendo porto di Capo d' Orlando Marina, le opere a mare sono quasi ultimate, giunte ad un completamento pari al 90 per cento». L'ha dichiarato Enrico Bertacchi, Ceo della Mp Network, società che gestirà il nuovo approdo turistico orlandino.

«Già nella prima quindicina di giugno sarà possibile - afferma Bertacchi - ospitare le prime imbarcazioni nello specchio di mare interno, mentre l'inaugurazione è prevista per la seconda settimana del mese di luglio. Stanno inoltre avanzando speditamente anche le opere a terra, con il posizionamento di chilometri e chilometri di tubazioni e cavidotti che raggiungono ogni angolo del Marina, con un completamento pari al 75 per cento». Manca dunque davvero poco ormai per vedere attraccate le prime imbarcazioni sui numerosi pontili galleggianti. Intanto i lavori proseguono sulla terraferma.

Sono numerose le imponenti strutture che piano piano stanno vedendo la luce. Lo scheletro del porto è già ben visibile e a constatare ciò, nei giorni scorsi è stato lo stesso consiglio comunale paladino che ha approfittato di una giornata di sole per recarsi al cantiere per monitorare la situazione. Tutti si sono proclamati molto soddisfatti perché l'opera, avviata nel 2015, ha raggiunto la percentuale di avanzamento secondo il crono programma stabilito. Capo d' Orlando Marina rappresenterà non solo un porto turistico all'avanguardia, ma un punto vitale per l'economia di tutto il territorio nebroideo. La scorsa domenica il nuovo porto turistico è stato presentato nei saloni dell'Auto Yachting Club di Catania, affinché per molti diportisti siciliani e non possa rappresentare una base di partenza privilegiata per navigare tra le isole dell'arcipelago eoliano, distante solo poche miglia.

«Sono stati collocati - afferma Giuseppe Mangano, presidente del Consorzio che si occupa della costruzione del porto - i pontili galleggianti, destinati all'ormeggio delle imbarcazioni, l'assegnazione

-segue

dei posti barca invece è già iniziata nel mese di giugno». Procedono anche i lavori nell' area della banchina di riva che accoglierà le diverse attività commerciali, in totale 27 spazi di metratura dai 50 ai 100 metri quadrati, per fornire ai diportisti, ai turisti ed ai residenti una tipologia molto diversificata di prodotti e servizi.

L' imponente bacino portuale, che si svilupperà su un' area di 183mila metri quadri, ospiterà 562 posti barca riservati a imbarcazioni da 7,50 a 40 metri di lunghezza. La compagnia di navigazione Liberty Lines si è già fatta avanti per i collegamenti con le isole Eolie. Il sindaco Franco Ingrassia ha incontrato l' amministratore delegato ed il direttore commerciale di Liberty Lines (ex Ustica Lines). I rappresentanti della compagnia di navigazione trapanese, che vanta una flotta di oltre 30 «unità veloci» , hanno manifestato l' interesse della compagnia ad effettuare il servizio di collegamento tra il porto di Capo d' Orlando e le isole Eolie, già a partire dall' estate 2017. Tale servizio verrebbe effettuato con «unità veloci» in grado di trasportare oltre 200 passeggeri e di raggiungere le Eolie in 50 minuti. Per il primo cittadino Ingrassia «l' interesse di una grande compagnia di navigazione come la Liberty Lines è motivo di orgoglio, a dimostrazione dell' importanza strategica ed di attrattiva che riveste un' opera come il porto di contrada Bagnoli.

Ringrazio la società Porto Turistico Capo d' Orlando per gli sforzi compiuti, ma non ci fermiamo qui - afferma Ingrassia - il porto ambisce a diventare punto di riferimento per la nautica da diporto in Sicilia e, soprattutto, volano per l' economia della città e dell' hinterland, la struttura deve essere in grado di dare lavoro e benefici durante tutto l' anno». (*FALA*)

Jan De Nul (Belgio) e Boskalis (Olanda) si aggiudicano contratto per il dragaggio del porto di Mumbai

(FERPRESS) – Roma, 4 APR – Un consorzio costituito dalla società belga Jan De Nul e dall'olandese Boskalis si è aggiudicato un contratto del valore di 250 milioni di euro – da ripartire al 50% – per aumentare la profondità di un canale lungo di 35,5 chilometri nel porto di Mumbai in India. Lo riporta l'ICE. I lavori, che si stima avranno la durata di 2 anni, inizieranno nelle prossime settimane e prevedono la rimozione e lo smaltimento di 40 milioni di metri cubi di sabbia, rocce e argilla. Il porto di Mumbai è il più grande in India per il trasporto e la movimentazione dei container.