

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
12 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Convegno "La Nuova via della Seta"** (Ferpress)

Dai Porti:

La Spezia:

"...Fuga delle crociere..."(L'Informatore Navale, Corriere Marittimo, Ferpress)

Livorno:

"...Accordi macro regioni..."(Corriere Marittimo)

"...Darsena Europa..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Piombino:

"...Aferpi, fra Jindal e Rebrab..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Economia del mare e sviluppo del territorio..."(Corriere Marittimo)

"...Crescita crociere e merci..." (Ansa, Informazioni Marittime, Ferpress)

Brindisi:

"...Ex Area Pol..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Arrivano le indennità..." (Gazzetta del Sud, Informazioni Marittime)

Messina:

"...Crocetta blocca la nomina del Presidente..." (Centonove)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo Informare

CePIM: “La Nuova Via della Seta”, convegno il 24 ottobre a Roma presso Confindustria

(FERPRESS) – Roma, 11 OTT – CePIM – Interporto di Parma ha organizzato per il 24 ottobre p.v. a Roma, presso la sede di Confindustria, il convegno “La Nuova Via della Seta”. Lo si apprende da una nota stampa.

L'obiettivo è quello di fare il punto sullo stato delle iniziative internazionali relative alla Silk Road, attraverso testimonianze di vari operatori ed istituzioni internazionali direttamente interessati. Si vogliono altresì evidenziare sviluppi e trend futuri individuando un percorso per una veste “più italiana” della Via della Seta mediante il coinvolgimento anche della parte meridionale della nostra penisola.

I lavori saranno introdotti da Luigi Capitani, AD CePIM Interporto di Parma SpA.

Il convegno è diviso in 4 parti e terminerà con una tavola rotonda il cui tema è “La Via italiana della seta: opportunità e vincoli”,

Alla tavola rotonda parteciperanno Teresa Alvaro – Direttore Agenzia delle Dogane; Thomas Baumgartner – Presidente ANITA; Christian Colaneri – Direttore Commerciale RFI; Zeno D’Agostino – Presidente Assoport; Matteo Gasparato – Presidente UIR; Guido Grimaldi – Presidente Grimaldi Lines SpA; Raffaele Pasquini – Head of Marketing & Business Development Rome Airports Company.

LA SPEZIA: SCEGLIERE E SCEGLIERE SUBITO PER SCONGIURARE LA FUGA DELLE CROCIERE



La Port Community scende in campo chiedendo a Toti di farsi da mediatore fra Comune e Autorità di Sistema Portuale

La Spezia, 11 ottobre 2017 – Piena comprensione per la difficoltà delle scelte, per la complessità dei rapporti e delle impostazioni urbanistiche e portuali, nonché per gli interessi molteplici di città e porto in ballo. Ma tutto cozza con una constatazione di fondo: il mercato non aspetta La Spezia.

La Port Community degli operatori portuali spezzini, che accomuna agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali, scende pesantemente in campo sul tema delle crociere, del terminal che dovrebbe essere realizzato a molo Garibaldi e sulle prospettive della città di difendere e incrementare un filone di business portuale e turistico che potrebbe avere un peso determinante per la città e il suo scalo marittimo.

Secondo la Community i tempi per le scelte (ritardate anche dalle trasformazioni istituzionali che hanno riguardato sia porto che città) sono ormai terribilmente stretti, e si rischia di dare un'immagine ai clienti del Porto di una comunità portuale e cittadina incapace di prendere decisioni condivise in tempi accettabili su un tema considerato da tutti (esclusi i soliti professionisti del no) come ampiamente positivo per il Porto e per la Città.

“Come operatori – sottolinea Andrea Fontana, presidente della Associazione Agenti Marittimi – non possiamo esimerci, pur nel pieno rispetto delle funzioni e delle competenze, di richiamare le autorità alla realtà di una situazione di assoluta emergenza. Siamo al corrente delle divergenze di opinione e di impostazione fra Comune e Autorità Portuale, ma una cosa è certa: non possiamo permetterci di aspettare che le divergenze si trasformino in un consenso globale. Proprio per questo abbiamo deciso di chiedere al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, di promuovere un momento di sintesi delle diverse posizioni con l'obiettivo dichiarato di pervenire in tempi brevi a una scelta di percorso. Una scelta che consenta a noi di rispondere alle compagnie, fornendo tempi, indicazioni e prospettive chiare”.

Con lo scadere delle attuali concessioni dei servizi di imbarco, sbarco e accessori alle due società APLS investimenti e Discover ci sarà la necessità a partire dal 01.01.2018 di garantire la prosecuzione delle suddette attività in attesa che si concretizzino i progetti definitivi sul Molo Crociere.

Riteniamo che l'esperimento in tempi rapidi di una gara pubblica sia la sola strada percorribile.

Corriere Marittimo

La Spezia: Le crociere non possono più aspettare

La comunità portuale chiede scelte immediate per il Terminal crociere da realizzare a molo Garibaldi e la difesa del business portuale e turistico.

LA SPEZIA – Piena comprensione per la difficoltà delle scelte, per la complessità dei rapporti e delle impostazioni urbanistiche e portuali, nonché per gli interessi molteplici di città e porto in ballo. Ma tutto cozza con una constatazione di fondo: il mercato non aspetta La Spezia.

La Port Community degli operatori portuali spezzini, che accomuna agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali, scende pesantemente in campo sul tema delle crociere, del terminal che dovrebbe essere realizzato a molo Garibaldi e sulle prospettive della città di difendere e incrementare un filone di business portuale e turistico che potrebbe avere un peso determinante per la città e il suo scalo marittimo.

Secondo la Community i tempi per le scelte (ritardate anche dalle trasformazioni istituzionali che hanno riguardato sia porto che città) sono ormai terribilmente stretti, e si rischia di dare un'immagine ai clienti del Porto di una comunità portuale e cittadina incapace di prendere decisioni condivise in tempi accettabili su un tema considerato da tutti (esclusi i soliti professionisti del no) come ampiamente positivo per il Porto e per la Città.

“Come operatori – sottolinea Andrea Fontana, presidente della Associazione Agenti Marittimi – non possiamo esimerci, pur nel pieno rispetto delle funzioni e delle competenze, di richiamare le autorità alla realtà di una situazione di assoluta emergenza. Siamo al corrente delle divergenze di opinione e di impostazione fra Comune e Autorità Portuale, ma una cosa è certa: non possiamo permetterci di aspettare che le divergenze si trasformino in un consenso globale. Proprio per questo abbiamo deciso di chiedere al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, di promuovere un momento di sintesi delle diverse posizioni con l'obiettivo dichiarato di pervenire in tempi brevi a una scelta di percorso. Una scelta che consenta a noi di rispondere alle compagnie, fornendo tempi, indicazioni e prospettive chiare. Con lo scadere delle attuali concessioni dei servizi di imbarco, sbarco e accessori alle due società APLS investimenti e Discoverci sarà la necessità a partire dal 01.01.2018 di garantire la prosecuzione delle suddette attività in attesa che si concretizzino i progetti definitivi sul Molo Crociere.

Riteniamo che l'esperimento in tempi rapidi di una gara pubblica sia la sola strada percorribile.”

Port Community di La Spezia: scegliere e scegliere subito per scongiurare la fuga delle crociere

(FERPRESS) – La Spezia, 11 OTT – “Piena comprensione per la difficoltà delle scelte, per la complessità dei rapporti e delle impostazioni urbanistiche e portuali, nonché per gli interessi molteplici di città e porto in ballo. Ma tutto cozza con una constatazione di fondo: il mercato non aspetta La Spezia”.

Lo scrive in un comunicato stampa la Port Community degli operatori portuali spezzini, che accomuna agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali, che “scende pesantemente in campo sul tema delle crociere, del terminal che dovrebbe essere realizzato a molo Garibaldi e sulle prospettive della città di difendere e incrementare un filone di business portuale e turistico che potrebbe avere un peso determinante per la città e il suo scalo marittimo”.

Secondo la Community “i tempi per le scelte (ritardate anche dalle trasformazioni istituzionali che hanno riguardato sia porto che città) sono ormai terribilmente stretti, e si rischia di dare un’immagine ai clienti del Porto di una comunità portuale e cittadina incapace di prendere decisioni condivise in tempi accettabili su un tema considerato da tutti (esclusi i soliti professionisti del no) come ampiamente positivo per il Porto e per la Città”.

“Come operatori – sottolinea Andrea Fontana, presidente della Associazione Agenti Marittimi – non possiamo esimerci, pur nel pieno rispetto delle funzioni e delle competenze, di richiamare le autorità alla realtà di una situazione di assoluta emergenza. Siamo al corrente delle divergenze di opinione e di impostazione fra Comune e Autorità Portuale, ma una cosa è certa: non possiamo permetterci di aspettare che le divergenze si trasformino in un consenso globale. Proprio per questo abbiamo deciso di chiedere al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, di promuovere un momento di sintesi delle diverse posizioni con l’obiettivo dichiarato di pervenire in tempi brevi a una scelta di percorso. Una scelta che consenta a noi di rispondere alle compagnie, fornendo tempi, indicazioni e prospettive chiare”.

Con lo scadere delle attuali concessioni dei servizi di imbarco, sbarco e accessori alle due società APLS investimenti e Discover ci sarà la necessità a partire dal 01.01.2018 di garantire la prosecuzione delle suddette attività in attesa che si concretizzino i progetti definitivi sul Molo Crociere.

Riteniamo che l’esperimento in tempi rapidi di una gara pubblica sia la sola strada percorribile.

Le Autorità di Sistema verso accordi macro regionali

Gli Accordi di programma per la cooperazione dei diversi Sistemi portuali.

LIVORNO – Ad un anno di distanza dall'entrata in vigore della normativa di riforma portuale, tutte le Autorità di Sistema stanno andando a regime, anche se con velocità diverse. La nascita del Sistema dei porti che risponde alla riforma, D.Lgsv.169, di fatto interviene a salvare gli scali dalla naturale concorrenza e migliorarne la competitività esterna.

La riforma dopo avere unificato i porti regionali, strappandoli alla logica della concorrenza fra parenti della stessa famiglia, adesso attua accordi sinergici tra macro aree transregionali, secondo una strategia che mira a rafforzare il sistema Paese per affrontare compatti la competitività dei porti del Nord Europa e non solo di questi.

Va in questa direzione l'**Accordo di programma, presentato a Civitavecchia sabato scorso**, che mette in sinergia i porti del Lazio e della Toscana, l'intesa raggiunta tra il **presidente dei porti laziali Francesco Maria di Majo** e il **presidente del Sistema portuale di Livorno e Piombino, Stefano Corsini**.

"L'Accordo di programma che verrà siglato a breve" – ha sottolineato a Civitavecchia Di Majo – "si caratterizza come strategia per il miglioramento della competitività di entrambi i sistemi portuali e logistici, rispondendo in maniera coerente alla legge di riforma".

"A livello macro-regionale la sinergia tra le Autorità di Sistema" – ha aggiunto Corsini durante l'incontro – "è l'unica via percorribile se vogliamo competere con i porti del nord Europa". "Insieme si vince".

La strada della cooperazione tra macro aree regionali era già stata aperta a Bari, il 15 settembre scorso, dove era avvenuta la firma del primo Accordo di collaborazione tra due Autorità di Sistema. Firmavano il Protocollo d'Intesa **Pietro Spirito, presidente della Adsp del Mar Tirreno Centrale** e **Ugo Patroni Griffi, presidente della Adsp del Mar Adriatico Meridionale**.

"La riforma ci porta a creare opportunità di piattaforme che abbiano meccanismi di cooperazione e specializzazione sui diversi traffici" – commentava l'accordo Spirito nel corso di un'intervista alla nostra testata – "tale da presentarci al sistema internazionale e alle compagnie armatoriali, finalmente, come Paese". "E' necessario avere una visione di insieme non consideriamo i porti "stand alone, ma consideriamoli con il sistema di connessioni stradale e ferroviarie che possono consentire di costituire i corridoi e immettersi in quelli esistenti".

Non segue una logica diversa da questi Accordi, la dichiarazione fatta ieri dal **presidente dell'Autorità di Sistema dell'Alto Adriatico, Pino Musolino**, che dalle pagine di LinkedIn esclamava: *"Anche il Sole24Ore di oggi riprende la notizia dell'iniziativa di far ripartire l'associazione Napa per sostenere la crescita dell'Alto Adriatico, quindi della porta a Sud Est dell'Europa! #assieme #futuro #si può."* La testata economica, il Sole 24 Ore, ieri riportava infatti la notizia che i porti del Nord Adriatico, Trieste, Venezia e Ravenna, si sono detti pronti a sviluppare nuove strategie con quelli sloveni e croati, facendo ripartire l'Accordo Napa per creare un sistema portuale alternativo a quello dei porti del Nord Europa.

Lucia Nappi

L'INVITO

CORSINI: «HO GIÀ INVITATO IL SINDACO DI PISA A PALAZZO ROSCIANO PER MOSTRARGLI IL GRANDE LAVORNO CHE ABBIAMO FATTO»

IL RIPASCIMENTO

CORSINI: «CON IL MATERIALE RIPULITO DEL DRAGAGGIO POSSIAMO FARE IL RIPASCIMENTO DELLE COSTE PISANE»

Darsena Europa, scontro con i pisani Corsini: «La loro ira è fuori luogo»

Il presidente dell'Authority: «Rispetto dell'ambiente nel nostro dna»

BISOGNEREBBE forse prenderla con ironia, la 'guerra' scatenata all'improvviso da parte di Pisa contro la Darsena Europa nel timore che possa danneggiare le spiagge di Tirrenia e del Calambrone. Con ironia anche un po' arrabbiata, visto che sono gli stessi pisani che stanno maltrattando le secche della Meloria attraverso un Parco che di mare non sembra capirne molto; che per anni hanno riempito di fanghi la Darsena Toscana attraverso le porte vinciane gestite *ad usum delphini*; e che stanno facendo il ripascimento del Calambrone con i dragaggi della foce dello Scolmatore sui quali qualcuno dubita che siano stati fatte davvero tutte le analisi delle normative. Non usa invece l'ironia ma si dichiara sorpreso il presidente dell'Authority portuale

ingegner Stefano Corsini, riconosciuto a livello nazionale proprio su opere portuali e difesa delle coste.

Presidente, che risponde alle preoccupazioni espresse con tanta veemenza da Pisa?

«Rispondo che il rispetto dell'ambiente fa parte delle leggi ma anche del nostro personale Dna, visto che il mio lavoro è sempre stato legato allo studio e alla salva-



RUOLO Il presidente dell'Authority Portuale Stefano Corsini

guardia delle coste. Ho già invitato il sindaco di Pisa a palazzo Rosciano, perché possa verificare gli studi che abbiamo condotto e il programma di analisi che stiamo predisponendo proprio per evitare ciò che temono. Il litorale avrà un vantaggio perché con il materiale di dragaggio pulito, da prelevare sull'area dove sorgerà il terminal, sarà possibile contribuire a un importante ripascimento pro-

prio di quelle spiagge che Pisa intende correttamente tutelare».

Sembra che le interrogazioni presentate in Comune a Pisa non ne tengano conto...

«Non esprimo giudizi, ma non posso tacere che il testo apparso in giro presenta alcuni aspetti davvero imbarazzanti per chi l'ha scritto, perché si ignorano importanti elementi tecnici cui ci dobbiamo e vogliamo riferire».

L'assalto alla baionetta contro la Darsena Europa fa temere che da Pisa vengano posti paletti anche all'auspicabile tombamento del tratto di Scolmatore che si versa in Darsena Toscana...

«Tombare quel tratto di canale è indispensabile non solo per evitare nuovi flussi di fanghi ma anche perché così sarà possibile realizzare sul terrapieno fasci di binari e accordi stradali consoni alla movimentazione prevista per la Darsena Europa. Anche la Regione ne è convinta e il problema principale rimane la modifica al ponte stradale verso Tirrenia, che va dotato di un settore mobile oppure ricostruito più in alto, con una luce sufficiente a far passare gli scafi da e per la darsena pisana».

Si dice che esista già un progetto della Provincia, ma senza copertura finanziaria...

«Il progetto esiste, anche se non è detto che possa essere quello definitivo. Per la copertura finanziaria, trattandosi di un'opera indispensabile e urgente, stiamo lavorando per vedere se è possibile intervenire anche con nostre risorse. Non sembra impossibile visto che la competenza territoriale dell'AdsP risulta spingersi fino a metà canale dello Scolmatore».

Antonio Fulvi



Focus

Attacco

Fabrizio Fontani, Balneari di Pisa: «Come possiamo stare tranquilli quando il dirigente dell'Autorità Portuale ha ammesso che gli studi realizzati finora ci lasciano tranquilli, ovviamente si tratta solo di studi preliminari?»»



Fabrizio Fontani

Riflessi negativi

Balneari: «Da anni, la nostra associazione ha sollecitato certezze attraverso la richiesta rivolta al Comune di Pisa di una attenta valutazione di ogni passaggio per scongiurare eventuali riflessi negativi per la costa pisana»»



Tensioni

All'ultimo consiglio comunale a Pisa le mozioni presentate dalle forze di maggioranza e di opposizione non sono passate, sul progetto Darsena Europa a Pisa ci sono parecchie preoccupazioni



Marco Filippeschi



Strutture

Pontile 12, lavori ok Navi da 200 metri

Sono in fase di ultimazione le opere di ristrutturazione del pontile 12, in Darsena Petroli. L'obiettivo è quello di arrivare ad avere una banchina in grado di accogliere navi da 200 metri con un pescaggio di 12,5. Nei prossimi giorni sarà realizzata la recinzione definitiva dell'area



SINERGIE CON LIVORNO

«La Darsena Europa è un'opportunità di sviluppo per Pisa»

Bonadio (Comitato Alto Tirreno): rilancio delle aree industriali dal potenziamento del porto. Nel bando anche studi ambientali

► PISA

Lo sviluppo dei porti e l'integrazione con la rete ferroviaria nazionale. Passa necessariamente da qui il futuro della costa toscana e Pisa ha tutte le possibilità per un ruolo da protagonista, grazie alla sua posizione baricentrica e alle infrastrutture di cui è già dotata. Di questo è convinto l'ingegner **Giovanni Bonadio**, rappresentante del consiglio regionale nel Comitato portuale Alto Tirreno, composto dai rappresentanti dei Comuni partecipanti (Livorno e Piombino), della Regione Toscana e della Capitaneria di Porto. Nella governance del sistema portuale è anche una sorta di "antenna di Pisa", sua città di adozione.

In questi giorni è stato pubblicato sulla Gazzetta Europea il bando per assegnare l'incarico della progettazione della parte pubblica della Darsena Europa, ovvero il potenziamento del porto di Livorno.

Un'operazione da oltre 500 milioni di euro (tra parte pubblica e parte privata), «che si svolge a Livorno, ma che riguarda tutta la costa toscana, Pisa compresa. Ripeto sempre - aggiunge Bonadio - che un sistema portuale è fatto per il 50% di opere a mare e per l'altro 50% di opere a terra, dun-

que di collegamenti infrastrutturali con i mercati di provenienza e destinazione delle merci».

Ma intanto a preoccupare il versante pisano sono i possibili effetti del maxi-porto sul litorale da Calambrone a Marina, in particolare il rischio di un'accentuazione dell'erosione costiera che metterebbe in crisi il settore balneare. «Il bando - spiega Bonadio - comprende anche gli studi ambientali e quelli per i dragaggi. Sull'impatto ambientale dovranno essere date tutte le assicurazioni e la Regione per prima vuole farsi garante degli interessi generali del territorio».

Accanto alle garanzie di tutela ambientale, Bonadio invita Pisa a pensare alle opportunità che Darsena Europa può aprire. «soprattutto nell'ottica della valorizzazione della vocazione turistica del litorale». Sono due i fronti principali per i quali il progetto portuale potrebbe essere utile attraverso accordi specifici. Uno è l'utilizzo delle sabbie che saranno dragate per approfondire i fondali del porto e che potranno essere utilizzate per un ripascimento sostanzioso delle zone del litorale pisano più insidiate dall'erosione marina. L'altro è il potenziamento delle infrastrutture del litorale, a parti-

re dall'ammodernamento del cavalcavia di Calambrone che peraltro è utile anche alla viabilità del porto.

Dentro il circuito delle aree interne, il potenziamento del porto di Livorno, secondo Bonadio, diventerà anche «un'occasione per lo sviluppo del trasporto merci lungo il canale dei Navicelli, con approdo nella Darsena Pisana già attrezzata per essere un grande punto di riferimento per stoccaggio e logistica nell'area Pisa-Lucca-Viareggio, il fulcro di un sistema di city logistic. Peraltro, nell'area dei Navicelli, è stato anche riattivato il binario collegato con la linea ferroviaria nazionale».

Proprio le sinergie porto-ferrovia sono l'altro aspetto che potrà portare vantaggi all'economia pisana, attraverso le aree industriali di Ospedaletto e Montacchiello, interessando anche il territorio cascinese fino all'area di Pontedera. «Rete ferroviaria italiana ha stanziato le risorse economiche - annuncia Bonadio - per uno studio di fattibilità del collegamento ferroviario tra l'Interporto di Guasticce e la linea Pisa-Firenze attraverso la riattivazione della Pisa-Collesalveti. Un collegamento per il trasporto delle merci su ferro che interessa Pisa, visto che lo stu-

dio di fattibilità comprende anche la costruzione di una nuova stazione nell'area di Montacchiello».

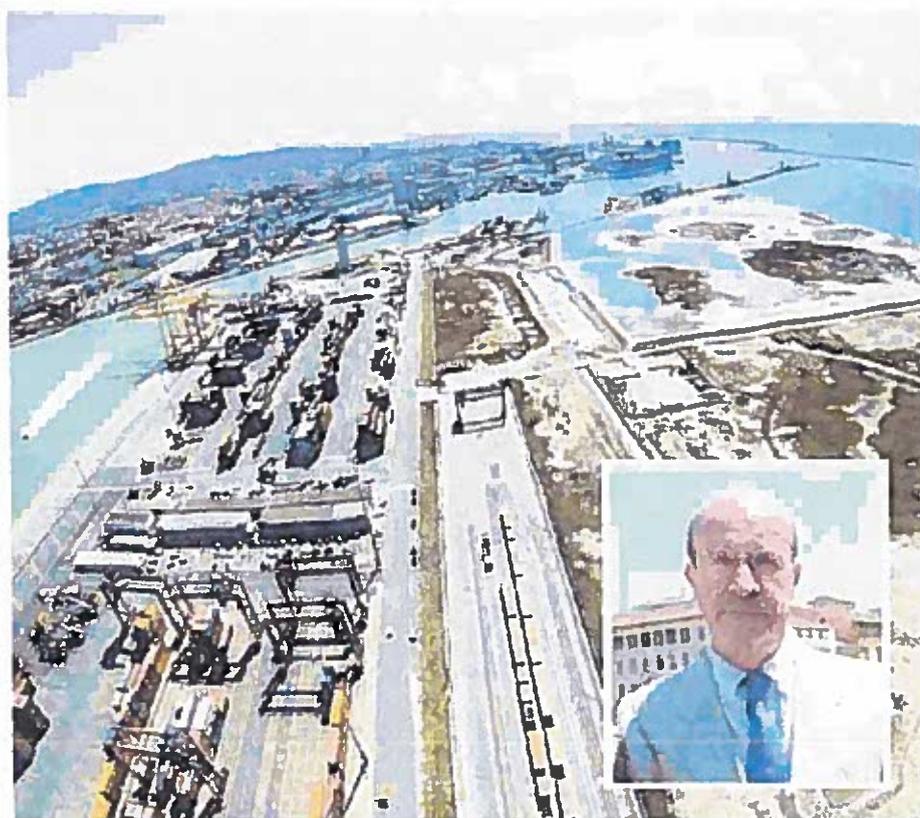
In altre parole, il retroterra del porto di Livorno, dunque le aree industriali pisane, come snodo delle merci dirette ai grandi mercati del centro-nord Italia e del nord Europa. Uno scenario che stimola notevoli appetiti e che vede anche la Regione Liguria impegnata ad attrezzarsi, sebbene la Toscana stia cercando di anticipare la concorrenza attraverso, tra l'altro, un protocollo d'intesa con la Regione Emilia Romagna e Rfi per l'ampliamento delle gallerie della direttrice tra Prato e Bologna.

«La sfida dello sviluppo si gioca su macro-aree e nella concorrenza tra grandi sistemi, e questo è l'orizzonte dentro il quale deve ragionare e muoversi anche l'intera costa toscana», chiosa Bonadio. Nelle stanze Istituzionali, a cominciare dalla commissione costa presieduta da Antonio Mazzeo, i lavori sono in corso. L'obiettivo è favorire l'insediamento di Pisa nel sistema portuale dell'Alta Toscana, costituendo un comitato di coordinamento che includa anche un rappresentante locale.

Francesco Loi

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO

Il Tirreno



La zona dove è prevista la maxi Darsena e, nel riquadro, Giovanni Bonadio

«Servono certezze scientifiche sul progetto»



«Visto che l'erosione del nostro litorale da circa un secolo e più è derivata dalla costruzione di alcune dighe di fronte al porto di Livorno, non sarebbe stato più opportuno che il consiglio comunale pisano decidesse, di comune accordo con l'Autorità del porto di Livorno e con il Comune di Livorno, di nominare una commissione di esperti, "super partes", che prendesse in esame le problematiche esposte nell'ordine del giorno del consiglio comunale e che desse un parere scientificamente valido a decidere o meno sull'avvio della costruzione della Darsena Europa?». A porre la domanda è l'Associazione Amici di Pisa con una nota a firma del presidente Franco Ferraro (nella foto). «Dove si accertasse un minimo dubbio che tale opera potesse provocare ulteriori arretramenti al nostro arenile con conseguenze economiche disastrose e perdite di posti di lavoro a migliaia, il progetto andrebbe bocciato».

LA GRANDE CRISI

Aferpi, tra Jindal e Rebrab trattativa a un punto morto

Non c'è accordo sulla cifra e l'interesse del gruppo indiano si è raffreddato
Si avvicina il 31 ottobre, data indicata dal Governo per la risoluzione del contratto

DI ROMBINO

La vicenda Aferpi si fa sempre più complicata. A pochi giorni dall'appuntamento con la proprietà che il ministro Carlo Calenda aveva fissato per la metà di questo mese, e a poco più di due settimane dalla termine ultimo per la cessione dello stabilimento o l'indicazione di un nuovo partner da parte di Issad Rebrab, la situazione pare essersi completamente bloccata. È il fatto che la data del 31 ottobre rappresenta un ultimatum, è stato ribadito di recente dalla viceministra Teresa Bellanova.

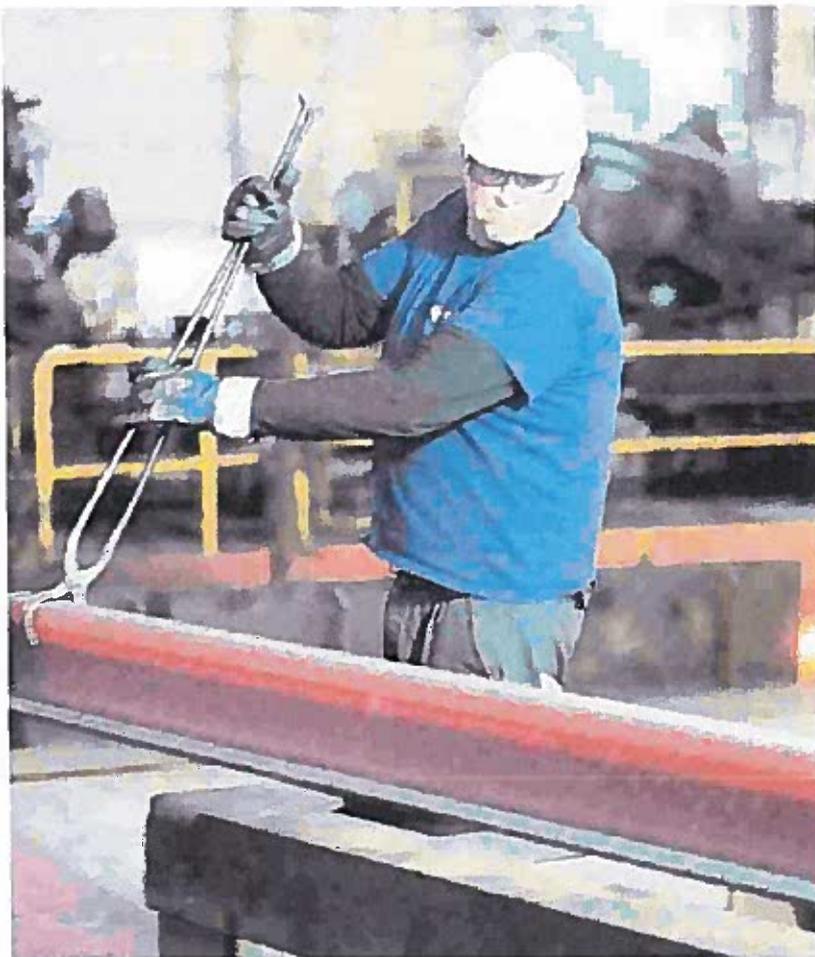
Secondo fonti qualificate la trattativa tra Rebrab e Sajjan Jindal per la cessione dello stabilimento si sarebbe arenata da giorni. Il motivo sarebbe da ricercare nella somma che Rebrab chiede per lasciare, e cioè una cifra che continua a essere intorno ai 100 milioni, vicina a quella che l'imprenditore algerino sostiene di aver messo fin qui nello stabilimento.

Somma che Jindal non è disposto a sborsare, e che avrebbe raffreddato il suo interesse per la parità.

Da qui dunque discenderebbe la volontà di Rebrab di chiedere un'altra proroga al ministro, con la spiegazione di una trattativa aperta con un altro gruppo industriale, che però avrebbe bisogno di tempo.

Indiscrezioni allarmanti per il futuro dello stabilimento e dei suoi circa duemila lavoratori, da mesi in cassa integrazione speciale dopo due anni di contratti di solidarietà.

Fino a pochi giorni dunque sarà possibile verificare la solidità di queste indiscrezioni e, nel caso, la volontà di Calenda di dare seguito a quanto più volte annunciato, cioè la risoluzione del contratto dal primo novembre, per aver disatteso le previsioni dell'addendum firmato nello scorso mese di giugno.



Un operaio al treno rotale (foto Paolo Barlettani)

Un esito che sia il Governo che i sindacati vorrebbero evitare per le sue implicazioni, e cioè il rischio di contenziosi e comunque di tempi lunghi, fino forse a una nuova gara come ha chiesto il presidente di Federacciai, Antonio Gozzi.

Vedremo nei prossimi giorni se Calenda, dopo aver lasciato alle parti il compito di

trattare, proverà a mediare per trovare una soluzione in grado di restituire alle acciaierie piombinesi la prospettiva di un futuro nuovamente produttivo.

Intanto ieri dalla Uilm è arrivata una buona notizia per i lavoratori: «Sia la parte Aferpi - dice una nota - compreso il reintegro della Regione per la

solidarietà da novembre 2016 ad aprile 2017, sia la parte Inps della cassa integrazione, saranno pagate con accredito e valuta venerdì 13. Solo per chi ha cessioni del quinto o pignoramenti l'accredito Inps slitterà di un paio di giorni, mentre la parte Aferpi avrà sempre un accredito in data 13 ottobre». (claz)

Arvedi più vicino alla Magona

E sulla cessione di Aferpi trattativa arenata tra Jindal e Rebrab

■ LOZITO IN CRONACA

ACCIAIO

Arvedi più vicino alla Magona

Conclusa la due diligence, pronto un preliminare d'acquisto dello stabilimento

Di recente una visita lampo in fabbrica del patron del gruppo cremonese. Che già nel 2012 aveva tentato l'affare

di Cristiano Lozito
PIOMBINO

Il Gruppo Arvedi sarebbe vicino all'acquisto dello stabilimento piombinese di Arcelor Mittal, la storica Magona.

La notizia dell'interessamento del gruppo cremonese guidato da Giovanni Arvedi, anticipata lo scorso 23 settembre dal *Tirreno*, trova nuove conferme da fonti

qualificate. Dall'approccio del mese scorso, che Arvedi aveva minimizzato con i media, si sarebbe passati infatti alla stesura di un preliminare di acquisto la cui firma potrebbe essere imminente.

La questione temporale non è secondaria: la cessione di Magona infatti rappresenterebbe un segnale interessante per l'Antitrust europeo che entro la fine del mese deve pronunciarsi sull'acquisto dell'Ilva di Taranto da parte del colosso franco-indiano.

Mittal potrebbe appunto avere problemi nell'acquisizione definitiva dello stabilimento di Taranto se l'Antitrust classificasse come dominante la sua posizione sul mercato europeo, in particolare sulla zincatura.

Lecco allora che, se precedentemente si ipotizzava che l'eventuale cessione di Magona sarebbe arrivata solo appunto nel caso che l'Antitrust avesse verificato questa situazione, Mittal sta valutando l'ipotesi di anticipare la cessione, per alleggerire

in qualche modo la propria posizione in vista del verdetto.

Certo è che varie fonti riferiscono della conclusione della due diligence sullo stabilimento piombinese da parte del Gruppo cremonese, e di una visita lampo che lo stesso cavalier Giovanni Arvedi ha fatto di recente allo stabilimento. Che peraltro già conosce, e della cui acquisizione si era interessato già nel 2012.

Alcune indiscrezioni fanno anche riferimento alla volontà di Arvedi di mettere in marcia un altro reparto di zincatura (fermo da tempo in Magona), con un interesse che comunque riguarderebbe lo stabilimento nella sua interezza.

L'operazione in ogni caso è legata soltanto a Piombino e non agli stabilimenti di Avellino (verniciatura) e Canossa (banda stagnata) che sembrano destinati a restare nell'orbita Ilva-Mittal.

L'accelerazione di questi giorni spara dunque chiudete definitivamente le porte a

Sajjan Jindal, che pure si era avvicinato a Magona per le interessanti sinergie con Aferpi. L'arrivo di Jindal in Europa è visto con preoccupazione da tutti i grandi produttori, e Lakshmi Mittal preferirebbe cedere ad Arvedi piuttosto che a colui che è stato tra l'altro il suo avversario diretto nella corsa per l'Ilva di Taranto.

La produzione di laminati piani e tubi saldati d'acciaio del Gruppo cremonese a fine anno sfiorerà i cinque milioni di tonnellate, con un fatturato di poco superiore ai due miliardi e oltre 2600 dipendenti.

Magona, 480 dipendenti, una storia piombinese lunga 126 anni, dopo un periodo non facile chiuderà il 2017 in modo positivo. Qualità e servizio sono le caratteristiche che in una fase complessa per il settore e per il gruppo franco-indiano hanno consentito allo stabilimento di mantenere la propria identità e una presenza sul mercato: un marchio con ancora un valore in un mondo globalizzato come quello dell'acciaio, dimostrato dall'interesse di Arvedi.



Civitavecchia: Economia del mare e sviluppo del territorio Convegno

CIVITAVECCHIA – Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato a “L'Economia del mare” organizzato da Intesa Sanpaolo nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Ad aprire i lavori **Cristiano Sforzini**, presidente ordine dottori commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia. A seguire la relazione “Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo” di **Alessandro Panaro**, responsabile Maritime & Mediterranean Economy di Srm (Studi Ricerche Mezzogiorno).

Sono poi intervenuti **Pierluigi Monceri**, direttore regionale di **Intesa Sanpaolo** su “Il quadro macroeconomico regionale e l'evoluzione connessa alla trasformazione degli scenari marittimi”, **Francesco Maria di Majo**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale su “Il sistema portuale: sfide e prospettive per il territorio”, **Marcello Donnarumma**, direzione commerciale **Grimaldi Lines**, e **Marco Palomba**, imprenditore Marittimo e rappresentante Gruppo Grandi Navi veloci su “Progetti e iniziative per lo sviluppo del sistema marittimo”. In chiusura **Marcello Di Martino**, direttore Commerciale Imprese di Intesa Sanpaolo ha parlato del “Ruolo della banca a sostegno del territorio”.

Pierluigi Monceri, direttore regionale Intesa Sanpaolo: “L'analisi di SRM e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell'economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni e del sistema portuale di Civitavecchia uno dei più importanti in Italia, ma che ha ancora grandi possibilità di crescita. È uno sviluppo assolutamente necessario per assicurare alla regione tutte le possibili opportunità di crescita.”

Alessandro Panaro, ha sottolineato come lo studio metta in risalto “l'importanza dell'economia marittima per l'Italia e il Mezzogiorno. Parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi. Nel Lazio il 26% dell'import-export avviene via mare e Civitavecchia gioca un ruolo da protagonista non solo locale ma nazionale. È il primo porto in Italia per traffico dei crocieristi e il secondo in Europa ed ha grosse potenzialità nell'ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro.”

: “Uno studio quello realizzato da SRM per noi molto importante”, – ha dichiarato **Francesco Maria di Majo**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale – “perchè mette in risalto le potenzialità del porto di Civitavecchia e del suo network per lo sviluppo economico della nostra regione, dell'Italia e non solo. Il porto di Civitavecchia si pone l'obiettivo di consolidare non solo il settore crocieristico ma rilanciare i comparti commerciale ed industriale, potenziare la cura del ferro con

Di seguito riportiamo alcuni degli elementi messi in luce dallo studio SRM

Crociere

Civitavecchia è il primo porto crocieristico d'Italia ed un punto di riferimento per il Turismo nazionale; con oltre 2,3 milioni di crocieristi è anche il secondo in Europa. È la «porta» di accesso marittimo alla Capitale. Civitavecchia è infatti localizzata in posizione strategica considerando anche l'impianto ferroviario attuale costituito dalle linee ad alta velocità che consentono di raggiungere Napoli in un'ora e Firenze in un'ora e mezza. Anche nel 2017 sono previsti arrivi per oltre due milioni di crocieristi; valore che in Europa condivide solo con Barcellona. È da segnalare che Civitavecchia nel 2000 totalizzava 392.000 crocieristi ed oggi ne conta 2,3 milioni.

Il porto di Civitavecchia conta la presenza di compagnie armatoriali che nel settore delle crociere rappresentano il 50% del mercato nel Mediterraneo. (Il terminal crociere di Civitavecchia: il Roma Cruise Terminal (RCT), è una società formata dai big del settore si tratta di Costa Crociere, MSC e Royal Caribbean Cruises). Roma accoglie ogni anno circa 10 milioni di turisti e quindi Civitavecchia ne rappresenta il naturale sbocco per la via marittima.

La destagionalizzazione delle crociere, garantita anche dalle attrazioni culturali e enogastronomiche oltre che dal balneare è, inoltre, un segnale positivo per il territorio.

Porti: Civitavecchia cresce in crociere e merci

Convegno di Intesa San Paolo sull' economia del mare



(ANSA) - CIVITAVECCHIA, 11 OTT - Civitavecchia è il primo porto italiano per le crociere e il secondo in Europa, ma cresce anche il traffico merci che nel primo semestre 2017 è arrivato a 8 milioni di tonnellate. Senza contare che la quota di import export del Lazio che passa via mare è pari a 8 miliardi di euro, il 26% del totale. E Roma, con 6,8 miliardi di euro, è la prima provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal mare, il 16% del totale nazionale. Sono alcuni dei numeri presentati al convegno su "L'economia del mare", organizzato da Intesa Sanpaolo nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che danno la dimensione del peso del settore marittimo e delle opportunità di sviluppo che arrivano dalla blue economy per l'intera regione Lazio. "Parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi" sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Maritime & mediterranean economy di Srm presentando lo studio sul settore. Quindi il sistema portuale di Civitavecchia che gioca un ruolo da protagonista anche a livello nazionale va sviluppato "per assicurare alla regione tutte le possibilità di crescita" dice il direttore regionale di Intesa Sanpaolo Pierluigi Monceri. Con quali obiettivi lo spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale Francesco Maria di Majo: "Consolidare non solo il settore crocieristico ma rilanciare i comparti commerciale e industriale, potenziare la cura del ferro e la crescita dell'energia rinnovabile". Qualche altro numero: il porto di Civitavecchia è passato da 392 mila crocieristi nel 2000 agli attuali 2.300.000, quota che in Europa supera solo Barcellona.

Nel 2016 il traffico merci è arrivato a 16,8 milioni di tonnellate (+6% negli ultimi 4 anni). E c'è anche la nautica, con 8.600 posti barca nel Lazio e 200 dedicati ai megayacht.

Informazioni Marittime

Porto di Civitavecchia al top per crocieristi e ro-ro. Lo studio Srm



Quello di Civitavecchia è il primo porto italiano per numero di crocieristi (2,3 milioni all'anno) e secondo in Europa dopo Barcellona. Lo scalo laziale ha inoltre gestito l'anno scorso 16,8 milioni di tonnellate di merci (+1,4% sul 2015). Nel primo semestre 2017 quasi 8 milioni. E nel settore Ro-Ro, con quasi 5 milioni di tonnellate il porto ha registrato un incremento di traffico del 16% negli ultimi 5 anni e del 4,6% nel 1° semestre 2017 (sul 2016). Numeri di un porto in salute e in fase di sviluppo quelli emersi dal report di Srm (Studi Ricerche Mezzogiorno) dedicato a Civitavecchia, presentato nel corso del convegno dedicato a "L'Economia del mare" organizzato da Intesa Sanpaolo nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Ad aprire i lavori Cristiano Sforzini, presidente Ordine Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia a seguire la relazione "Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean Economy di Srm (Studi Ricerche Mezzogiorno). Sono poi intervenuti Pierluigi Monceri, direttore regionale di Intesa Sanpaolo su "Il quadro macroeconomico regionale e l'evoluzione connessa alla trasformazione degli scenari marittimi", Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale su "Il sistema portuale: sfide e prospettive per il territorio", Marcello Donnarumma, Direzione commerciale Grimaldi Lines, e Marco Palomba, imprenditore Marittimo e rappresentante Gruppo Grandi Navi veloci su "Progetti e iniziative per lo sviluppo del sistema marittimo". In chiusura Marcello Di Martino, direttore Commerciale Imprese di Intesa Sanpaolo ha parlato del "Ruolo della banca a sostegno del territorio".

Pierluigi Monceri, direttore regionale Intesa Sanpaolo: "L'analisi di SRM e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell'economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni e del sistema portuale di Civitavecchia uno dei più importanti in Italia, ma che ha ancora grandi possibilità di crescita. È uno sviluppo assolutamente necessario per assicurare alla regione tutte le possibili opportunità di crescita".

Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM: "Lo studio mette in risalto l'importanza dell'economia marittima per l'Italia e il Mezzogiorno. Parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi. Nel Lazio il 26% dell'import-export avviene via mare e Civitavecchia gioca un ruolo da protagonista non solo locale ma nazionale. È il primo porto in Italia per traffico dei crocieristi e il secondo in Europa ed ha grosse potenzialità nell'ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro".

Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale: "Lo studio realizzato da SRM è molto importante per noi in quanto mette in risalto le potenzialità del porto di Civitavecchia e del suo network per lo sviluppo economico della nostra regione, dell'Italia e non solo. Il porto di Civitavecchia si pone l'obiettivo di consolidare non solo il settore crocieristico ma rilanciare i comparti commerciale ed industriale, potenziare la cura del ferro con l'attivazione di nuovi servizi e puntare sulla crescita dell'energia rinnovabile".

- segue

Il report di SRM - Economia del Mare – Civitavecchia

Crociere

Civitavecchia è il primo porto crocieristico d'Italia ed un punto di riferimento per il Turismo nazionale; con oltre 2,3 milioni di crocieristi è anche il secondo in Europa. È la «porta» di accesso marittimo alla Capitale. Civitavecchia è infatti localizzata in posizione strategica considerando anche l'impianto ferroviario attuale costituito dalle linee ad alta velocità che consentono di raggiungere Napoli in un'ora e Firenze in un'ora e mezza. Anche nel 2017 sono previsti arrivi per oltre due milioni di crocieristi; valore che in Europa condivide solo con Barcellona. È da segnalare che Civitavecchia nel 2000 totalizzava 392.000 crocieristi ed oggi ne conta 2,3 milioni.

Il porto di Civitavecchia conta la presenza di compagnie armatoriali che nel settore delle crociere rappresentano il 50% del mercato nel Mediterraneo. (Il terminal crociere di Civitavecchia: il Roma Cruise Terminal (RCT), è una società formata dai big del settore si tratta di Costa Crociere, MSC e Royal Caribbean Cruises). Roma accoglie ogni anno circa 10 milioni di turisti e quindi Civitavecchia ne rappresenta il naturale sbocco per la via marittima. La destagionalizzazione delle crociere, garantita anche dalle attrazioni culturali e enogastronomiche oltre che dal balneare è, inoltre, un segnale positivo per il territorio.

Traffico Passeggeri e Merci

Il porto, per numero di passeggeri, è al 7° posto in Italia con 1,8 milioni di persone; in aumento dell'8% rispetto al 2015. Anche al 1 semestre 2017 sul precedente, la variazione è positiva (+4,8%). Nel complesso Civitavecchia al 2016 ha gestito 16,8 milioni di tonnellate di merci in aumento del 6,4% negli ultimi 4 anni. Nel 1° semestre sono quasi 8 milioni di tonnellate movimentate.

Nell'ambito del traffico merci la quota maggiore è costituita dalle rinfuse solide che coprono il 36% del totale, seguite dalle liquide con il 32% del totale e dal Ro-Ro (Roll-on Roll-off, vale a dire navi specializzate nel trasporto di autovetture e mezzi pesanti gommati) con il 28%, mentre una quota residuale è coperta dalle merci in container (4%). Nel segmento del Ro-Ro con quasi 5 milioni di tonnellate il porto ha registrato buone performance con un incremento di traffico del 16% negli ultimi 5 anni. Inoltre, al primo semestre 2017 registra già 2,3 milioni di tonnellate. Nel segmento Civitavecchia presenta, ad esempio, collegamenti sia con i porti mediterranei (es. Barcellona, Tunisi e Malta) sia con quelli extra mediterranei (come ad esempio New York).

Imprese, valore aggiunto, Import ed Export

Roma è la prima provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal Mare con 6,8 mld di euro pari al 16% del dato nazionale. Con 700 imprese del cluster marittimo, è 6° in Italia (7% del totale nazionale). Il Lazio, per il suo posizionamento, è un nodo strategico di collegamento logistico degli assi viari terrestri e marittimi. Proprio quest'ultimo è un'importante segmento di traffico; la quota di import-export via mare della regione è il 26%, pari a 8 miliardi di euro. Attraverso questa via che serve specialmente l'UE28 (28,3%) e il Medio Oriente (15,6), viaggiano principalmente merci del settore Mezzi di Trasporto (oltre il 44% del totale scambiato), i prodotti Petroliferi e Coke (19%), Chimici e Agro-Alimentare entrambi con il 7%.

Diporto Nautico

Con oltre 8.600 posti barca complessivi ed oltre 200 posti dedicati ai mega yacht il Lazio ha un buon posizionamento in Italia nel diportismo considerate le potenzialità economiche di questo settore fortemente connesso al turismo. La spesa di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 milioni di euro (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 euro). La nautica da diporto, ha un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti un occupato nel settore genera altri 6,4 occupati nel sistema economico. Un euro speso, ne attiva 4 nell'economia.

Studio Srm: economia del mare opportunità concreta per lo sviluppo economico del Lazio

(FERPRESS) – Civitavecchia, 11 OTT – Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato a “L’Economia del mare” organizzato da Intesa Sanpaolo nella sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Ad aprire i lavori Cristiano Sforzini, presidente Ordine Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia A seguire la relazione “Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo” di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean Economy di Srm (Studi Ricerche Mezzogiorno).

Sono poi intervenuti Pierluigi Monceri, direttore regionale di Intesa Sanpaolo su “Il quadro macroeconomico regionale e l’evoluzione connessa alla trasformazione degli scenari marittimi”, Francesco Maria di Majo, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale su “Il sistema portuale: sfide e prospettive per il territorio”, Marcello Donnarumma, Direzione commerciale Grimaldi Lines, e Marco Palomba, imprenditore Marittimo e rappresentante Gruppo Grandi Navi veloci su “Progetti e iniziative per lo sviluppo del sistema marittimo”. In chiusura Marcello Di Martino, direttore Commerciale Imprese di Intesa Sanpaolo ha parlato del “Ruolo della banca a sostegno del territorio”.

Pierluigi Monceri, direttore regionale Intesa Sanpaolo: “L’analisi di SRM e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell’economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni e del sistema portuale di Civitavecchia uno dei più importanti in Italia, ma che ha ancora grandi possibilità di crescita. È uno sviluppo assolutamente necessario per assicurare alla regione tutte le possibili opportunità di crescita”.

Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM: “Lo studio mette in risalto l’importanza dell’economia marittima per l’Italia e il Mezzogiorno. Parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi. Nel Lazio il 26% dell’import-export avviene via mare e Civitavecchia gioca un ruolo da protagonista non solo locale ma nazionale. È il primo porto in Italia per traffico dei crocieristi e il secondo in Europa ed ha grosse potenzialità nell’ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro”.

Francesco Maria di Majo, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale: “Lo studio realizzato da SRM è molto importante per noi in quanto mette in risalto le potenzialità del porto di Civitavecchia e del suo network per lo sviluppo economico della nostra regione, dell’Italia e non solo. Il porto di Civitavecchia si pone l’obiettivo di consolidare non solo il settore crocieristico ma rilanciare i comparti commerciale ed industriale, potenziare la cura del ferro con l’attivazione di nuovi servizi e puntare sulla crescita dell’energia rinnovabile”.

Il Nautilus

EX AREA POL: STORICO PASSAGGIO DI CONSEGNE TRA LA MARINA MILITARE E L'ADSP



BRINDISI – Domani, giovedì 12 ottobre alle ore 9.30 avverrà lo storico passaggio di consegne tra la Marina Militare Italiana e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale dell'area ex POL di Brindisi. Il Comandante Marittimo Sud, Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra e il presidente dell' ADSP, professor Ugo Patroni Griffi, dopo la sottoscrizione del verbale di consegne apriranno il cancello che attualmente limita l'accesso. Si tratta dello step successivo all'accordo procedimentale siglato a Taranto lo scorso 1 settembre. Con questo accordo l'Ente portuale potrà impiegare una zona del deposito combustibili della Marina Militare di Brindisi, avviando il completamento del circuito unico doganale che consentirà la velocizzazione del trasferimento delle merci e delle persone, a beneficio sia delle operazioni portuali sia della viabilità urbana.

Si sblocca la vertenza che interessa i 377 licenziati di medcenter

Arrivano le indennità, ma è una delusione

reggio calabria Si sblocca parzialmente, e in maniera in parte beffarda, la vertenza che interessa i 377 lavoratori del Porto di Gioia Tauro licenziati da Medcenter Container Terminal a fine luglio scorso e collocati nella nuova Agenzia per il lavoro portuale.

In questi giorni sono stati accreditati i fondi del trattamento di fine rapporto e sono in pagamento anche le prime indennità di mancato avviamento al lavoro.

E qui, dopo un lungo iter durato oltre due mesi, è arrivata anche una certezza.

Dei circa mille euro e passa promessi ogni mese ai lavoratori licenziati saranno accreditati da 704 a 840 euro.

Una somma che non soddisfa assolutamente i licenziati che hanno scritto al commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, per avere un incontro.

Nei fatti questa somma, che viene considerata misera dagli stessi operai, deriva dall'applicazione delle trattenute previdenziali. Si sperava in qualcosa in più dopo le ingenti risorse messe a disposizione di questo ente dopo gli accordi sottoscritti a Roma.(a.n.)

Informazioni Marittime

La vertenza infinita del Porto di Gioia Tauro

La Filt-Cgil all' attacco della Regione «Troppi ritardi, deve dare risposte»

Il "nodo" bacino di carenaggio: «Perché non sono arrivati i 40 milioni?»

Domenico Latino GIOIA TAURO «Sul porto di Gioia si misura il ritardo della Giunta regionale.

Siamo a un punto di svolta: o si costruisce il futuro o si va verso il declino, Oliverio dia subito risposte!». Lo evidenziano in una nota a firma congiunta i segretari della Filt-Cgil regionale e comprensoriale Nino Costantino e Domenico Laganà.

«Siamo al punto - aggiungono - in cui si misura la capacità della politica di mantenere gli impegni e la volontà della burocrazia di non essere ostacolo alle esigenze di sviluppo».

Nei mesi passati, sono stati assunti impegni importanti alla Presidenza del Consiglio dei ministri anche con una precisa programmazione temporale degli interventi. Ma per la Cgil «siamo già in una fase di preoccupante ritardo. L' unica cosa fino adesso mantenuta, dopo il primo bando andato deserto - si rileva - è l' avvio dei lavori per il Gateway ferroviario che garantirà solo una parte non rilevante di rioccupazione dei lavoratori ex MCT. Esprimiamo, invece, perplessità sul fatto che non si riesca ad ottenere l' omologazione del secondo binario in uso ad "Auto Terminal Gioia Tauro" per consentire un flusso maggiore di trasporto su ferro delle auto da Gioia Tauro».

Ma il fatto più rilevante è che l' istituzione della prima ZES a Gioia Tauro si sta finalmente concretizzando: «È un risultato che ascriviamo anche alla determinazione del sindacato nazionale e calabrese. La sua attuazione non può però rimanere isolata: si devono programmare tutte quelle iniziative annunciate per rilanciare l' intera area portuale, per darle finalmente quella dotazione che tutte le aree retroportuali serie hanno».

«Resta fermo, invece - concludono Costantino e Laganà - ed è un fatto particolarmente grave, il percorso che doveva portare al bacino di carenaggio, l' investimento che aveva destato le maggiori attenzioni e che doveva produrre le maggiori ricadute occupazionali. Perché - chiedono i segretari Filt - i 40 milioni di euro non sono ancora arrivati in Autorità portuale? Il presidente della Regione, Mario Oliverio, vuole dare risposte?

Una cosa è certa: su Gioia Tauro il sindacato è stato serio, determinato e responsabile, ma se Oliverio continua a non dare risposte concrete si assume una grave responsabilità».

RISERVATO **Autorità portuale** dello Stretto Crocetta blocca la nomina del presidente

CONCERTAZIONE TRA REGIONI

MESSINA. Il porto di Gioia Tauro langue, dai 40mila container movimentati a settimana si è passati a meno di 28mila, ma il presidente designato per la nuova **autorità** dello Stretto dal ministro Graziano Delrio, l'ex assessore regionale calabrese Francesco Russo, non può operare: la sua nomina non è legittimata perchè manca la firma, obbligatoria per legge, del presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta. Che informalmente risponde: se la legge prevede l'intesa con le Regioni, perchè prima di istituire l'Autorità la Sicilia non è stata convocata?

Il Secolo XIX

Logistica e big data: iscrizioni aperte al quarto Forum

GENOVA. La rivoluzione digitale, l'avvento dell'automazione, il complesso rapporto tra mondo dei trasporti e della tecnologia saranno i principali temi al centro della quarta edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport", in agenda lunedì 20 novembre a Genova (Palazzo San Giorgio, sede della Port Authority).

L'evento, organizzato dal Secolo XIX e da The Medi Telegraph, si svilupperà in tre diverse sessioni di lavoro nel corso delle quali relatori e addetti ai lavori affronteranno tematiche legate, tra l'altro, alla cybersecurity, ai finanziamenti comunitari e alla gestione dei rischi aziendali. Il Forum sarà introdotto dalla presentazione, in anteprima europea, di una ricerca condotta dalla società londinese Beecham Research sul tema dell'Internet delle cose (IoT) in ambito portuale e logistico. Saranno poi illustrati, attraverso la voce dei protagonisti e dei fornitori di tecnologie, casi nazionali e internazionali di successo. I lavori inizieranno alle 8.30 e i concluderanno alle 13.30.

La partecipazione al Forum (le precedenti edizioni hanno visto la partecipazione media di 350 addetti ai lavori) è come sempre gratuita, ma con iscrizione obbligatoria a causa del limitato numero di posti a disposizione.

Tutte le informazioni sono disponibili online all'indirizzo: www.themeditelegraph.it (indirizzo email forum@themeditelegraph.com).

Informazioni Marittime

Parte domani a Napoli l'VIII edizione di Shipping and the Law

Parte domani a Napoli (alle 9.30) l'VIII edizione di **Shipping and the Law** che quest'anno porta in primo piano la discussione sugli scenari del commercio marittimo mondiale, stretto tra la crisi del credito, il neo-protezionismo, l'allarme sicurezza e la necessità di investimenti per rispettare le nuove norme sulle emissioni di Co2. A discuterne al Teatrino di Corte di Palazzo Real, in Piazza del Plebiscito, saranno i vertici del settore a cominciare da Mario Mattioli che proprio oggi è ufficialmente entrato in carica come nuovo presidente di Confitarma. Con lui ci sarà il suo predecessore Emanuele Grimaldi, ma anche il presidente dell'International Chamber of Shipping, l'organizzazione mondiale degli armatori, Esben Poulsson, il numero uno dell'associazione degli armatori europei Panos Laskaridis.

Dopo i saluti introduttivi dell'avvocato marittimista Francesco S. Lauro, organizzatore della manifestazione, la conferenza entrerà nel vivo con la tavola rotonda "Avanti tutta nell'era dell'incertezza". Tra i temi in discussione "Le minacce e le opportunità per gli armatori europei in relazione alla crescita della potenza marittima della Cina e degli altri Paesi dell'Estremo Oriente" e "Come il mondo del commercio marittimo deve fare i conti con il riscaldamento globale?". Oltre a Mattioli, Laskaridis e Poulsson, nella discussione saranno coinvolti, tra gli altri, anche l'autrice della legge britannica sul riscaldamento climatico e membro della Camera dei Lord baronessa Bryony Worthington e Leo Drollas, direttore del think tank dello Sceicco Yamani. A seguire la tavola rotonda che affronterà i temi del neoprotezionismo causato da Trump e dalla Brexit e su come questo impatta il settore del commercio marittimo globale: a discuterne, tra gli altri, il politologo Roberto D'Alimonte, l'armatore Emanuele Grimaldi, il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping, Thomas Rehder.

Nel pomeriggio ci saranno le sessioni sul credito e un interessante dialogo sui porti, moderato da Francesco Saverio Lauro, tra il presidente del porto di Anversa Marc Van Peel e il numero uno dell'Autorità Portuale del Tirreno Centrale, Pietro Spirito.

Nella seconda giornata spicca la sessione "Better Vessels for a Better world" in cui Lorenzo Maticena di Caronte & Tourist parlerà delle nuove norme ambientali che entreranno in vigore a livello internazionale nel triennio 2018-2020 e dei progetti di propulsione a gas, tema quest'ultimo che sarà ripreso da Volkmar Galke della svizzera WinDG. Tra gli altri speaker della sessione: Diego Sabatini di Tefin presenterà un nuovo sistema per prevenire gli incendi sui traghetti, come quello del tragico caso della Norman Atlantic. Matteo Natali di Wärtsilä introdurrà il tema della nuova era della digitalizzazione nell'industria marittima mentre Franco Porcellacchia, dirigente di Ecospray e del primo gruppo crocieristico mondiale Carnival, parlerà delle moderne tecnologie per la riduzione delle emissioni.

"L'appuntamento di Shipping and the Law - spiega Francesco Saverio Lauro - è diventato un classico nell'agenda dei protagonisti del mondo marittimo internazionale. Essi ormai amano ritrovarsi a Napoli, capitale dell'armamento italiano e per questi due giorni al tempo stesso centro del Mediterraneo e della scena marittima internazionale, per riunirsi in luoghi carichi di memorie storiche e colmi di tesori artistici, confrontandosi sui grandi temi e sulle prospettive macroeconomiche e di settore. In un'epoca di grandi cambiamenti, opportunità ma anche enormi rischi, non c'è dubbio che interessanti idee, proposte e forse anche qualche provocazione emergeranno dal dibattito tra portatori di interessi e visioni a volte contrapposte ma accomunate dalla tensione verso una crescita sostenibile per cui lo Shipping va visto non come problema ma come una soluzione".

Pachino

Ripristino dei porti, per Balata e Fossa stilati due progetti

OOO Tre interventi ritenuti di importanza strategica per tutto il territorio di Pachino e Marzamemi sono stati illustrati ieri dal sindaco Roberto Bruno, insieme agli assessori Gianni Scala (Lavori pubblici e Urbanistica), Santina Baglivo (Welfare), con i consiglieri Massimo Guarino e Carmen Santacroce. Si tratta dei progetti di messa in sicurezza e di ripristino del bacino portuale dei porti di Marzamemi Balata e Fossa, nonché del progetto di modifica del collettore delle acque bianche. «Abbiamo redatto i progetti - dice Gianni Scala - per partecipare a 2 bandi dell' Unione europea, tentando di recuperare fondi per oltre 7 milioni di euro destinati alla riqualificazione di tre opere pubbliche che riteniamo di fondamentale importanza per la nostra città e per il borgo marinaro, sia dal punto di vista del miglioramento dei servizi sia per agevolare l' incremento turistico».

Friuli Venezia Giulia: Santoro, nostra regione ideale per nautica da diporto dopo rilancio porto TS

(FERPRESS) – Trieste, 12 OTT – “La nautica da diporto e di lusso in Friuli Venezia Giulia può oggi contare sulla relazione stretta con un contesto infrastrutturale ideale che comprende il sistema portuale, il nuovo polo intermodale di Ronchi e un’offerta turistica adeguata”.

Lo ha affermato l’assessore regionale al Territorio, Mariagrazia Santoro, intervenuta a Trieste al convegno Il tesoro Adriatico, organizzato dall’associazione agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia in collaborazione con la Camera di Commercio e la Federagenti per fare il punto sul mercato dei grandi yacht.

Lo sviluppo del settore nautico ha grandi potenzialità grazie alle condizioni per la creazione di impresa realizzate in questi anni a partire dal capoluogo regionale che, secondo Santoro, “sta vivendo un momento di rinascimento per il rilancio del porto impresso dal nuovo corso dell’Autorità portuale”.

“In soli 4 anni – ha rimarcato Santoro – il porto di Trieste è diventato con Genova uno dei due porti di riferimento a livello nazionale. Con l’insediamento dell’Autorità portuale unica dell’Alto Adriatico, il sistema portuale regionale composto da Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro garantisce la risposta adeguata alle varie esigenze dell’imprenditorialità di settore”.

Per Santoro, il punto di forza di questo rilancio è lo sviluppo e l’integrazione dei servizi infrastrutturali, in particolare del polo intermodale di Ronchi dei Legionari dove “il prossimo marzo si fermerà il primo treno Freccia creando quella connessione diretta tra aeroporto, ferrovia e portualità, che darà impulso ad un’offerta turistica straordinaria, che oggi in regione può contare su cinque siti Unesco a meno di un’ora l’uno dall’altro”.

Un contesto unico per lo sviluppo della diportistica in cui si inserisce la crescita dell’economia legata alla nautica di lusso, come sottolineato anche dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, secondo cui per la prima volta a Trieste “Regione e Comune stanno andando nello stesso verso ed una serie di fattori vincenti fanno sì che la città viva un momento straordinario, con un crescente interesse da parte dei grandi investitori”.

Nel corso del convegno, è stato lanciato il progetto per l’insediamento a Trieste di un osservatorio permanente sul turismo di lusso.

Secondo Giovanni Gasparini, presidente di Federagenti Yacht, questo mercato ha riflessi economici sempre più rilevanti (con ricadute comprese tra 450 e 500mila euro all’anno per barca).

L’osservatorio si pone l’obiettivo di analizzare i trend e consentire ai territori, in primis quelli italiani, di orientare l’offerta in modo da incrociare anticipatamente la domanda.

Per Trieste, l’opportunità, come sottolineato dal presidente degli Agenti Marittimi triestini, Alessandro de Pol, è davvero unica, in virtù anche della comunione di intenti fra gli enti pubblici e le istituzioni locali.

Secondo Gian Enzo Duci, Trieste è in grado di raggiungere oggi risultati straordinari se effettivamente saranno valorizzati gli elementi di collaborazione anche con gli astri nascenti del mercato nautico come il Montenegro.

PORTOFERRAIO

Turismo, trend in crescita «La crisi è alle spalle Ora investire sui servizi»

Albergatori, il bilancio di fine stagione

«LA RIPRESA del comparto alberghiero e ricettivo dell'isola, iniziata nel 2013 prosegue anche quest'anno. Per il 2017 stimiamo incremento complessivo di presenze tra l'1 e il 2 per cento e di arrivi del 2 per cento, con un incremento del fatturato del 2 per cento». È questo il quadro della stagione turistica appena conclusa tracciato dal presidente dell'associazione albergatori Massimo De Ferrari in occasione dell'annuale assemblea della categoria. Numeri positivi anche se all'inizio della stagione le aspettative erano ben superiori.

«Rispetto al 2001 mancano tuttora circa 300.000 presenze - spiega De Ferrari - ma l'Elba sta recuperando competitività sul mercato turistico europeo. Le presenze estere sono cresciute soprattutto grazie al mercato tedesco, francese e svizzero. Anche la componente italiana ha mantenuto il trend positivo, ma la sua propensione alla spesa rimane debole a causa della sfavorevole congiuntura economica. Le presenze di aprile sono state

stati superiori al 5 per cento, rispetto al 2016. In crescita è anche il tasso di occupazione delle camere su base annua, passato al 26,47 per cento. La tendenza è confermata dalla statistica dell'Autorità Portuale sotto il profilo dei flussi passeggeri ed auto dal porto di Piombino verso l'Elba: +2,83 per cento passeggeri tra aprile e agosto +1,72 per cento di auto trasportate. La nostra analisi sulla stagione 2017 trova infine conforto anche nei dati forniti dalla grande distribuzione: +3 per cento di scontrini e un +2 per cento di fatturato. Alla luce dell'analisi dei dati esposti De Ferrari traccia le linee per il prossimo sviluppo del turismo all'Elba. «Solo il mare - conclude il presidente degli albergatori - non basta più. Il turismo è cambiato. Le nostre aziende hanno superato la crisi, il sistema Elba ha tenuto, ma ora occorre investire in infrastrutture e allargare la gamma dei servizi offerti. Ed è altrettanto fondamentale che tutti coloro che hanno un'ingerenza nell'economia del turismo collaborino tra loro».

GRANDE DISTRIBUZIONE

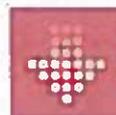
Il settore ha aumentato il giro d'affari: più 3 per cento di scontrini e più 2 per cento di fatturato

soddisfacenti. Buoni anche i mesi di giugno e luglio, sotto tono, invece, il mese di maggio. Ma ha compromettere il buon esito della stagione è stato soprattutto agosto. Si è ridotta la permanenza media. E anche i ricavi del mese hanno registrato una flessione rispetto all'anno precedente».

NEL 2017 non sono aumentate solo le presenze, ma anche il fatturato aziendale che ha registrato un aumento del 2 per cento. «Abbiamo ripetuto l'indagine svolta già nel 2016 su un campione di oltre 50 aziende che rappresentano circa 6.000 posti letto - dice De Ferrari - dalla quale è emerso che oltre il 62 per cento degli intervistati ha dichiarato un incremento del fatturato a fronte di un 24 per cento che invece ha subito una flessione del volume di affari rispetto al 2016. Nel 25 per cento dei casi gli incrementi di fatturato sono

IL FUTURO

«SOLO IL MARE NON BASTA PIÙ
OCCORRE MIGLIORARE
LE INFRASTRUTTURE»



I numeri

Presenze

Incremento del 2 per cento con presenze soddisfacenti ad aprile, buone a giugno e luglio, sotto tono, invece, nel mese di maggio. Ad Agosto ridotta la permanenza media

Fatturato

Oltre il 62 per cento degli intervistati (50 aziende) ha dichiarato un incremento del fatturato. Nel 25 per cento dei casi gli incrementi sono stati superiori al 5 per cento

Flussi passeggeri

Dal porto di Piombino verso l'isola d'Elba si è registrato un +2,83 per cento passeggeri tra aprile e agosto e un +1,72 per cento di auto trasportate



STRANIERI
Sono cresciuti in quest'ultima stagione estiva i turisti francesi, svizzeri e tedeschi