

INDICE



Primo piano:

- **Transport and Logistic**

(L'Avvisatore Marittimo)

- **Porti Italiani nella via della Seta**

(The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud, Avvenire, Ansa, Ferpress, Il Piccolo, Il Secolo XIX, Corriere della Sera, MF, La Repubblica GE, La Sicilia)

Dai Porti:

Venezia:

"...Venezia a Giacarta rinforza rapporti asiatici..." (Ansa, Ferpress)

Genova:

"...Subito al lavoro per l'integrazione con Savona..." (La Repubblica GE)

"...Odone "A Tursi serve una persona paziente per farci decollare"..."

(La Repubblica GE)

"...Porto, la missione di Signorini..." (La Repubblica GE)

"...L'innovazione tecnologica al centro dello Genoa Shipping Week..."
(Corriere Marittimo)

La Spezia:

"...Traffico teu da record per Contship a Spezia..."

(Il Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Il libro di Bologna a Livorno..."

(La Gazzetta Marittima, L'Informatore Navale, Il Tirreno)

"...Intervento del sindaco di Livorno a Bruxelles..."

(Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno, Il Tirreno.it, Ferpress, La Nazione LI)

"...Darsena Europa, la gara slitta al 30 settembre..."

(La Nazione LI, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Piazzale Cp Livorno alla memoria dell'amm. Pollastrini..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Corsini, ecco il crono-programma..." (La Gazzetta Marittima)

"...Come disturbare il manovratore..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porte vinciane", c'è la gara..." (La Gazzetta Marittima)

"...Spinelli investiva, l'Authority l'ha respinto..." (Il Tirreno)

"...Sul futuro dello shipping esperti marittimisti a conclave..."

(Il Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...La cura Di Majo per il rilancio..." (Il Messaggero)

INDICE



"...Minnucci (PD), il M5S sta affossando il porto..." (Ferpress)

Napoli:

"...Alis e porti in rete. Entrano Napoli e Salerno..." (Avvisatore Marittimo)

Brindisi:

"...Zizzi nel comitato di gestione dell'Authority..." (Brindisi)

Messina:

"...16 milioni per il porto di Tremestieri..." (Giornale di Sicilia)

"...Inceneritore: lavori sospesi sul rush finale..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...A Catania nel weekend circa 5000 turisti..." (Ansa)

Augusta:

"...La sede dell'Autorità Portuale, da Augusta parte il ricorso al Cga..."
(Giornale di Sicilia)

"...Catania e Augusta porto unico..." (La Sicilia)

Assoporti: «Con la riforma stiamo cambiando passo»

MONACO. Assoporti, l'associazione che riunisce le Autorità Portuali italiane, ha presentato all'Europa «il nuovo corso della portualità italiana». Un corso che intende intercettare «come sistema» i crescenti flussi di traffico merci e passeggeri che interessano il Mediterraneo.

«Si tratta di quote di mercato in crescita per effetto del raddoppio dei Canali di Suez e di Panama - ha detto il neo presidente, Zeno D'Agostino, in un incontro organizzato alla Transport Logistic Munich 2017 -. L'Italia, anche per la sua posizione geografica, vuole e deve essere della partita. Il nostro valore aggiunto è che chiama Mediterraneo».

A cominciare da quello di Trieste, unico porto «ferroviario» ad avere collegamenti quotidiani per l'Europa, «i porti italiani chiedono in modo unitario alla politica che siano messi in campo tutti gli sforzi necessari per adeguare le infrastrutture alle esigenze dei flussi globali» ha detto D'Agostino. I vari corridoi europei rappresentano un'opportunità enorme in termini di occu-



Il porto della Spezia

pazione e lavoro. «L'Italia deve farne parte, nella consapevolezza che le merci che arrivano in un porto hanno bisogno di essere spedite via terra nel minor tempo possibile».

Se l'Italia riuscirà in questo, si aprono opportunità significative per tutta la filiera industriale legata alla logistica. E su questo tutti i soggetti interessati, dal Governo, al ministero alle Autostrade del Mare, devono riuscire a fare squadra. Lo hanno sottolineato anche il presiden-

te dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, quello del Mar Ionio, Sergio Prete, e il presidente di Interporto di Bologna, Marco Spinetti. «Dopo anni di immobilismo - hanno sottolineato - con la riforma dei porti avviata dal Governo qualcosa sta cambiando».

La sfida attuale per i porti italiani è duplice: da un lato bisogna adeguarsi alla riforma; dall'altro bisogna saper interpretare come sistema la parola «globale». «In un mondo che va sempre più veloce - ha sottolineato Alessandro Panaro, responsabile dell'area Marittime di Srm (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) - l'Italia ha la grande opportunità che deriva dal trovarsi in mezzo al Mediterraneo. Siamo il primo Paese per valore della merce in import-export via mare con l'Area Mena, con 51,2 miliardi di euro nel 2016. Un dato su tutti: nei primi 9 mesi del 2016 l'import-export dell'Italia è stato pari a 578 miliardi. Il 37% dell'interscambio commerciale italiano viaggia via mare.

D'Agostino: «L'Italia ha ritrovato il suo peso nei rapporti con la Cina»

Roma - L'Italia è tornata a essere uno snodo vitale della Nuova Via della Seta cinese, attraverso i porti di Genova e Trieste, e il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, sottolinea che **«il Paese ha superato il momento in cui sembrava che dal punto di vista cinese l'Italia non contasse più»**.

Roma - L'Italia è tornata a essere uno snodo vitale della Nuova Via della Seta cinese, attraverso i porti di Genova e Trieste, e il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, sottolinea che **«il Paese ha superato il momento in cui sembrava che dal punto di vista cinese l'Italia non contasse più»**.

«In quella che era l'ultima versione della Belt&Road Initiative sembrava che l'Italia venisse bypassata», ricorda D'Agostino, che è anche presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, commentando le dichiarazioni del presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, e l'impegno della Cina, riferito dal Presidente Xi Jinping, di investire sui porti italiani, in particolare su Genova e Trieste. «Se in origine si parlava di Venezia come possibile snodo della Nuova Via della Seta - aggiunge D'Agostino - nelle versioni più recenti il braccio marittimo della Via cinese attraversava Suez e Gibilterra e arrivava in Europa da Nord, bypassando la nostra penisola. Una visione che, ovviamente, preoccupava l'Italia».

L'annuncio di oggi del presidente cinese Xi Jinping cambia radicalmente questo paradigma. «Torniamo a una prospettiva in cui l'ingresso marittimo della Via della Seta in Europa arriva da Sud. Da presidente di Assoporti questo mi rende felice». Bisognerà vedere come l'intento cinese si tradurrà in pratica. «Se pensiamo che i cinesi sono già presenti in capitale di investimento nel nuovo terminal container di Vado Ligure prosegue D'Agostino - mi viene da pensare che ora vada costruita la forma con cui investiranno a Trieste». Questo risultato è «il frutto del lavoro fatto nell'ultimo anno - ricorda D'Agostino - Siamo stati in Cina con la missione tecnica che ha preceduto la visita a Pechino del presidente Sergio Mattarella.

-segue

Assieme al governo abbiamo definito le priorità che riguardano il porto di Trieste, così come ha fatto anche Genova». Nella scelta dello scalo del Friuli Venezia Giulia da parte della Cina pesano diversi fattori.

«I loro operatori stanno scoprendo le potenzialità del nostro porto. Conta molto il ruolo dei corridoi ferroviari che abbiamo creato in questi due anni, d'intesa con Governo e Regione. Le linee di treni per l'Europa orientale e centrale fanno di Trieste un ottimo luogo in cui investire». **Il presidente del porto dell'Alto Adriatico riflette poi sui possibili fattori di competizione e cooperazione con il porto del Pireo.** Lo scalo greco è infatti in mano cinese e Pechino lo considera un altro snodo vitale per la Belt&Road Initiative. «Una cosa che abbiamo detto ai cinesi quando siamo andati in missione da loro è proprio questa: il Pireo non può essere la testa di ponte della Cina in Europa. Nel momento in cui si attracca a quel porto si è soltanto ai margini del nostro spazio continentale».

Un dato che difficilmente si può modificare con nuove infrastrutture: «Un collegamento ferroviario con l'Europa centrale non è semplice come i cinesi sembravano ipotizzare all'inizio». **Per cui la proposta italiana si basa su differenziazione e complementarietà: «È giusto che il Pireo sia una base per una serie di traffici.** Ma per sfruttarlo appieno e per entrare in Europa serve un'altra testa di ponte cui anche il Pireo possa collegarsi via nave. E io la vedo a Trieste per l'Europa centro-orientale, come a Genova per l'Europa occidentale».

Gentiloni: «Ufficiale l'interesse cinese per i porti di Genova e Trieste»

Pechino - La Cina ha manifestato «esplicitamente» l'interesse a investire sui porti di Trieste e Genova e l'Italia non è in competizione con il Pireo.

Pechino - La Cina ha manifestato «esplicitamente» l'interesse a investire sui porti di Trieste e Genova e l'Italia non è in competizione con il Pireo. **Lo ha dichiarato il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, durante una conferenza stampa all'Istituto Italiano di Cultura di Pechino, al termine della visita in Cina.** «Non abbiamo alcuna intenzione (non solo per amicizia verso la Grecia, ma anche per chiarezza nei confronti della Cina) a mettere in competizione o in alternativa i porti della Alto Adriatico con il Pireo».

Il 90% delle merci della Via della Seta viaggerà sul mare, ha poi ricordato il premier, parlando delle dimensioni dell'iniziativa di sviluppo infrastrutturale cinese. «In parallelo e a conclusione della Via della Seta, la leadership cinese ha dichiarato esplicitamente l'intenzione di **volere investire su Trieste e Genova**. Questo avverrà, c'è una data "X", c'è un impegno», ha aggiunto. «In un Paese come questo, quando il presidente prende un impegno, in un Paese come la Cina come in tutti i Paesi, in Cina come in Italia, viene mantenuto».

Italia e Cina coopereranno

L'agenzia Nuova Cina, «voce» della leadership di Pechino, traccia i legami di business (e non solo) possibili tra Italia e Cina: il presidente Xi Jinping, sugli investimenti reciproci, vede le costruzioni di parchi industriali, l'e-commerce e l'innovazione. I campi di «ulteriore cooperazione» segnalati al premier Gentiloni a margine della due giorni del «Belt and Road Forum» testimoniano una diversa attenzione cinese verso Roma. I contenuti del dispaccio, insolitamente ricchi di dettagli e dai toni molto cordiali, si spingono fino a chiarire che Pechino accoglie con favore la presenza dell'Italia nella realizzazione della nuova Via della Seta e sostiene la cooperazione «nella gestione dei porti, trasporto marittimo e nella cantieristica navale». Insomma, l'attenzione per la doppia dorsale adriatica e tirrenica menzionata in conferenza stampa da Gentiloni. Al «China-Italy SME Investment and Trade Forum» hanno partecipato oltre 200 imprese italiane e cinesi.

Per molti porti italiani il futuro parla cinese

Gli investimenti promessi da Pechino possono fare crescere Genova e Trieste

I due scali saranno coinvolti nella nuova Via della Seta, sfidando giganti come Rotterdam e Amburgo
Un volano per le autorità di sistema dopo un piatto 2016

PAOLO PITTALUGA
 MILANO

La possibilità di nuova crescita dei porti italiani passa dalla Cina? Stando a quanto affermato dal presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, la risposta è "sì". Il premier, al termine del suo viaggio a Pechino, ha definito «importante il fatto che il presidente cinese abbia confermato la loro intenzione di inserire i porti italiani tra i porti sui quali investire, come terminali della Via della Seta». «In particolare - ha proseguito - stiamo parlando del potenziamento dei porti di Trieste e Genova, non in alternativa al Pireo. Sono mestieri diversi che possono essere sviluppati in modo diverso e parallelo. E senza dimenticare il ruolo tutto speciale e simbolico di Venezia». Nelle considerazioni di Gentiloni ci sono diverse parole chiave: Via della Seta, Pireo, Trieste, Venezia e Genova. Via della Seta è quel percorso che in poco meno di due anni è passato da una sorta di strada (ferrata) visionaria a pezzi di binario percorsi già dai primi treni sull'asse che dalla Cina porta ai terminal del nord Europa. Con un tempo (14 giorni) più che dimezzato

rispetto a quello via nave. Certo, per ora quei convogli vanno ancora a Nord, in porti come Rotterdam e Amburgo che continuano nella loro ascesa. Ma domani le cose potrebbero cambiare e l'Italia non può essere tagliata fuori diventando un hub utile per il naviglio in arrivo dal Canale di Suez e (grazie anche ai nuovi tunnel alpini - Terzo valico, Torino-Lione e Brennero) andarsi a collegare alla Via della Seta. Non in concorrenza al Pireo (seconda parola chiave), il porto greco acquistato l'anno scorso dai cinesi della Cosco per oltre 368 milioni - e che ha già movimentato oltre 3 milioni di teu (container) -. E in un contesto in cui il presidente cinese, Xi Jinping, mette 78 miliardi di dollari (il cosiddetto progetto *One belt one road*) il Bel Paese non può restare tagliato fuori. Perché in caso di "non adesione" il sistema portuale italiano sarebbe praticamente ridotto alla marginalità del servizio interno. Con quali conseguenze sul settore - 160 mila aziende per per un valore stimato di 220 milioni di euro - facili da immaginare.

Ecco qua, allora, le altre parole chiave: Trieste, Venezia e Genova. Partendo dalla città di San Marco è doveroso ricordare che si lavora freneticamente per arrivare a realizzare una piattaforma off-shore che costerà 2,2 miliardi con una capacità di movimentazione di 3 milioni di teu l'anno. In attesa che "quell'isola per container" si vada a creare, l'oggi è dato dall'andamento della portualità del Bel Paese che ha visto un 2016 di difficile lettura in quanto è stato l'anno dei cambiamenti delle Authority voluti dalla riforma Delrio: 12 mesi nei quali le vecchie

presidenze delle autorità portuali non hanno mosso, o quasi, euro in attesa delle novità e dove non tutte le poltrone sono "occupate" e c'è ancora un caso di ribellione, la Sicilia. Ciò premesso la movimentazione, a grandi linee, è stata in linea con le attese, almeno a leggere i dati di Assoport, dove si evince che vanno bene gli scali dell'arco Tirrenico (in particolare Genova e Spezia, per i container invece Livorno) e quelli dell'arco Adriatico (cresce Trieste tra l'altro leader nella sostenibilità grazie alla movimentazione via ferrovia). Spostandosi verso Sud nota di merito per Civitavecchia anche grazie al traffico Ro-Ro (import-export dei veicoli l'ca), male Gioia Tauro condizionato dagli scioperi contro il taglio del personale e male Taranto dove il megaport container è quasi una landa desolata. Quindi movimentazione in linea con le attese ma, non è un mistero, che deve crescere. Allora l'avvento cinese non può che leggersi positivamente anche se non mancheranno le voci contrarie. Anzi già ci sono state. L'ultima solo pochi giorni fa, quando uno storico terminalista genovese, Luigi Negri, ha parlato di overcapacity (eccesso di capacità) dei porti liguri individuando nella costruenda piattaforma di Savona-Vado un'opera inutile, osservando che «il terminal non avrà successo». «Ai cinesi - aggiungeva - gliel'avevo anche spiegato. Basta pensare ai costi superiori rispetto a Genova». Il riferimento ai cinesi è spiegato dal fatto che il nuovo terminal savonese oggi è partecipato al 49% da Cosco Shipping Ports e Qingdao Ports, mentre la maggioranza è ancora nelle mani del gruppo Maersk. Come a dire, non tutti sono convinti dell'avvento di Pechino.

Porti: D'Agostino, c'è svolta in approccio cinese a Italia

(ANSA) - TRIESTE, 16 MAG - L'Italia è tornata a essere uno snodo vitale della Nuova Via della Seta cinese, attraverso i porti di Genova e Trieste, e il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, sottolinea che "il Paese ha superato il momento in cui sembrava che dal punto di vista cinese l'Italia non contasse più". "In quella che era l'ultima versione della Belt&Road Initiative sembrava che l'Italia venisse bypassata", ricorda D'Agostino, che è anche presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, commentando le dichiarazioni del presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, e l'impegno della Cina, riferito dal Presidente Xi Jinping, di investire sui porti italiani, in particolare su Genova e Trieste. "Se in origine si parlava di Venezia come possibile snodo della Nuova Via della Seta - aggiunge D'Agostino - nelle versioni più recenti il braccio marittimo della Via cinese attraversava Suez e Gibilterra e arrivava in Europa da Nord, bypassando la nostra penisola. Una visione che, ovviamente, preoccupava l'Italia". L'annuncio di oggi del presidente cinese Xi Jinping cambia radicalmente questo paradigma. "Torniamo a una prospettiva in cui l'ingresso marittimo della Via della Seta in Europa arriva da Sud. Da presidente di Assoporti questo mi rende felice".

Bisognerà vedere come l'intento cinese si tradurrà in pratica. "Se pensiamo che i cinesi sono già presenti in capitale di investimento nel nuovo terminal container di Vado Ligure prosegue D'Agostino - mi viene da pensare che ora vada costruita la forma con cui investiranno a Trieste". Questo risultato è "il frutto del lavoro fatto nell'ultimo anno - ricorda D'Agostino - Siamo stati in Cina con la missione tecnica che ha preceduto la visita a Pechino del presidente Sergio Mattarella. Assieme al governo abbiamo definito le priorità che riguardano il porto di Trieste, così come ha fatto anche Genova".

Nella scelta dello scalo del Friuli Venezia Giulia da parte della Cina pesano diversi fattori. "I loro operatori stanno scoprendo le potenzialità del nostro porto. Conta molto il ruolo dei corridoi ferroviari che abbiamo creato in questi due anni, d'intesa con Governo e Regione. Le linee di treni per l'Europa orientale e centrale fanno di Trieste un ottimo luogo in cui investire".

Il presidente del porto dell'Alto Adriatico riflette poi sui possibili fattori di competizione e cooperazione con il porto del Pireo. Lo scalo greco è infatti in mano cinese e Pechino lo considera un altro snodo vitale per la Belt&Road Initiative.

"Una cosa che abbiamo detto ai cinesi quando siamo andati in missione da loro è proprio questa: il Pireo non può essere la testa di ponte della Cina in Europa. Nel momento in cui si attracca a quel porto si è soltanto ai margini del nostro spazio continentale". Un dato che difficilmente si può modificare con nuove infrastrutture: "Un collegamento ferroviario con l'Europa centrale non è semplice come i cinesi sembravano ipotizzare all'inizio". Per cui la proposta italiana si basa su differenziazione e complementarietà: "È giusto che il Pireo sia una base per una serie di traffici. Ma per sfruttarlo appieno e per entrare in Europa serve un'altra testa di ponte cui anche il Pireo possa collegarsi via nave. E io la vedo a Trieste per l'Europa centro-orientale, come a Genova per l'Europa occidentale". (ANSA).

Porti: D'Agostino, Pireo complementare a scali italiani

(ANSA) - TRIESTE, 16 MAG - I porti italiani di Genova e Trieste non sono concorrenziali ma complementari al Pireo gestito dalla Cina. Lo dice Zeno D'Agostino, presidente di Assoport e dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. "Il Pireo non può essere la testa di ponte cinese in Europa - afferma D'Agostino - Ipotizzare una infrastruttura ferroviaria che da Atene raggiunga l'Europa orientale non è semplice".

Il Pireo può invece lavorare in sintonia con i porti italiani, "allo stesso modo - spiega D'Agostino - in cui lo fanno gli armatori turchi, che portano le loro merci a Trieste e poi da lì le trasferiscono in Europa centrale e orientale su ferrovia".

(ANSA).

FVG: consolidato l'interesse cinese verso la Regione. Xi Jinping inserisce porto Trieste tra i Terminali per la Via della seta

(FERPRESS) – Trieste, 16 MAG – Il rafforzamento del ruolo internazionale del Friuli Venezia Giulia nell'ambito del progetto della Via della seta: uno slancio da cui sono attese in regione future missioni operative di delegazioni economiche e diplomatiche cinesi, per avviare concretamente una serie di collaborazioni e di progetti sostenuti dall'Ambasciata italiana a Pechino.

Questo il risultato della partecipazione del Friuli Venezia Giulia a Pechino al Forum 'One belt, one road', promosso dal presidente cinese Xi Jinping e al quale hanno preso parte primi ministri, rappresentanti di governo e istituzioni internazionali di 68 paesi, tra i quali anche l'Italia con il premier Paolo Gentiloni.

Un attivismo, quello dell'Amministrazione regionale, che, attraverso il lavoro di una delegazione tecnica presente in questi giorni al Forum di Pechino, ha consolidato l'interesse cinese nei confronti del Friuli Venezia Giulia, soprattutto in termini infrastrutturali, nell'ottica di un coinvolgimento della regione nel progetto della Via della seta.

Significativa a tal riguardo – come ha riportato lo stesso Capo del Governo Paolo Gentiloni – l'intenzione manifestata dal presidente Xi Jinping di inserire i porti italiani tra quelli su cui investire come terminali della Via della seta, facendo riferimento in particolare al potenziamento degli scali di Trieste e Genova, in quanto dotati di una efficace e funzionale rete di corridoi ferroviari capaci di collegarsi al Centro e Nord Europa.

Soddisfazione è stata espressa dalla presidente Debora Serracchiani, la quale ha inteso sottolineare questo "impegno" assunto dalla Cina, "che non viene a caso, ma si fonda su una serie di azioni in campo internazionale che la Regione ha intrapreso per essere parte del progetto della Via della seta.

Oltre a ciò viene ripagato lo sforzo compiuto in questi anni sulle infrastrutture e su un Porto di Trieste che ha saputo risollevarsi e assumere una posizione di leadership in Italia e non solo".

Quello di intercettare le opportunità offerte dalla poderosa crescita dell'economia cinese è un obiettivo strategico che la Regione sta perseguendo anche partecipando annualmente al meeting del Silks network, per promuovere strumenti operativi comuni volti a realizzare la Via della seta marittima verso l'Adriatico e il porto di Trieste.

In questo specifico scenario l'accreditamento internazionale del Friuli Venezia Giulia è stato conseguito attraverso un percorso che ha visto nel maggio dello scorso anno l'organizzazione a Trieste – grazie alla collaborazione tra la stessa Regione, l'iniziativa centro europea (Ince) e la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (Bers) – di un Forum economico di riconosciuto spessore internazionale, a seguito del quale l'Amministrazione regionale ha instaurato e consolidato una serie di importanti rapporti con autorevoli rappresentanti economici e diplomatici della Repubblica popolare cinese.

Un ruolo, quello della Regione, che è stato dunque confermato da questo Forum di Pechino, dove sono state programmate operativamente le prossime iniziative con i principali soggetti coinvolti nel progetto della Via della seta, includendo in questo piano anche future missioni di rappresentanti cinesi in Friuli Venezia Giulia.

«Cina pronta a investire sul porto di Trieste»

Il premier Gentiloni ha ricevuto assicurazioni dal presidente cinese Xi Jinping D'Agostino: «Molo Ottavo obiettivo per Pechino. Non siamo alternativi al Pireo»

Lo scalo assieme a quello di Genova sarà il terminale **strategico** verso l'Europa di un vasto piano **infrastrutturale** lungo la nuova **Via della Seta**

di **Silvio Maranzana**
TRIESTE

Stavolta non è Trieste che va ad offrirsi in Cina non si sa con quali esiti, ma è la Cina che afferma di voler puntare su Trieste e nella fattispecie sul suo porto. «La Cina ha manifestato esplicitamente l'interesse a investire sui porti di Trieste e Genova» è infatti quanto ha dichiarato ieri il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, durante la conferenza stampa all'Istituto Italiano di Cultura di Pechino, al termine della visita nel grande Paese dell'Estremo Oriente.

«È effettivamente così», ha ammesso ieri ragliante il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino, tra l'altro anche fresco presidente di Assoporti. «A convincere in particolare i cinesi - ha specificato - è stata soprattutto la gran mole di collegamenti ferroviari, ormai tutti ben rodati, che si dipartono dal nostro scalo. I nostri quasi ottomila treni annuale potranno a breve essere triplicati, e considerando anche un aumento della capacità raggiungere la quota di trentamila all'anno».

Si tratta di una tela di ragno tessuta ormai in tutta l'Europa centro-orientale e a questo proposito D'Agostino ha annunciato che il collegamento tra Trieste e Kiel, antesignano del Corridoio Adriatico-Baltico sarà presto raddoppiato, mentre a novembre sarà pronta anche la piastra ferroviaria del Molo Quinto che permetterà anche alla Un-ro-ro, che utilizza il terminal Samer, di intensificare i collegamenti via rotaia sulla scorta di quanto già sta facendo Trieste marine terminal sul Molo Settimo e la Ekol al terminal Emt-Parisi. Finanziamenti statali permetteranno di potenzia-

re gli snodi di Campo Marzio, Servola e Aquilinia. «Oltre anche all'attrattiva dei Punti franchi un'ulteriore nostra arma in più che ha fatto presa sui cinesi - continua D'Agostino - è stato il fatto di avere un Piano regolatore già approvato». Il Molo Ottavo che si stagierà dalla Piattafirma logistica già in avanzata fase di realizzazione potrebbe infatti costituire un obiettivo cruciale per Pechino, anche se non a breve termine.

Dalla Cina infatti, come ha sottolineato lo stesso Gentiloni parlando delle dimensioni dell'iniziativa di sviluppo infrastrutturale cinese, il 90% delle merci della Via della Seta viaggerà sul mare. Gentiloni, che ieri ha parlato a lungo con il presidente Xi Jinping e con il premier Li Keqiang, ha affermato che «è importante che Xi abbia confermato la loro intenzione di inscrivere i porti italiani tra i terminali sui quali investire». La Cina quindi crede nel valore di Trieste e Genova e vuole contribuire al loro potenziamento perché i due porti sull'Adriatico e sul Tirreno «sono già collegati ai corridoi ferroviari e stradali con il cuore dell'Europa». È stato chiesto al premier se c'è una

scadenza per gli investimenti cinesi. «Non c'è una data X ma c'è un impegno - ha riferito Gentiloni - ma in un Paese come la Cina quando un presidente prende un impegno è mantenuto». Del resto, la Cina ha già investito nei porti europei, in particolare in quello del Pireo, acquistando il controllo del porto greco con circa 360 milioni di euro. Gentiloni ha specificato comunque che «noi non siamo in concorrenza o alternativa al Pireo», aggiungendo che il primo operatore ferroviario greco è di proprietà italiana, quindi «il traffico su treni merci dei container sbarcati al Pireo è un affare anche per noi». «Nuovi spazi per gli investimenti cinesi nel porto di Trieste - ha concluso D'Agostino - saranno comunque focalizzati assieme al governo che da qualche anno ci sta dando un sostegno particolarmente forte». Va ricordato che settimanalmente il Molo Settimo è servito da due servizi transoceanici di trasporto container che toccano più porti cinesi, uno dei quali, quello del consorzio Ocean alliance ha recentemente ridotto il transit time, in particolare di cinque giorni sulla rotta Shanghai-Trieste.

DI PIETRO BIZONE/RESE/ITALIA

Via della seta la Cina annuncia investimenti sul porto di Genova

I PORTI di Genova e Trieste entrano ufficialmente nel progetto cinese *One belt one road*, la nuova via della seta lanciata dal premier Xi Jinping. A dare l'annuncio è stato il premier Paolo Gentiloni, da Pechino. Il progetto prevede lo sviluppo di corridoi marittimi e terrestri per migliorare i collegamenti tra Cina ed Europa. Il governo di Pechino ha annunciato investimenti sui due sistemi portuali.

GHIARA >> 12

L'ANNUNCIO DEL PREMIER GENTILONI. GLI SPEDIZIONIERI: «SEMPRE PIÙ NECESSARIA LA ZONA ECONOMICA SPECIALE»

Via della Seta, la Cina ha scelto Genova

Il sistema portuale ligure e quello di Trieste nei piani di sviluppo (miliardari) del governo di Pechino

IL CASO

ALBERTO GHIARA

GENOVA. La Cina «ha dichiarato esplicitamente l'intenzione di volere investire su Trieste e Genova», ha dichiarato ieri il presidente del consiglio italiano, Paolo Gentiloni, in visita a Pechino in occasione del Belt and road forum. «È importante - ha aggiunto il premier - che Xi abbia confermato l'intenzione di inserire i porti italiani tra i porti sui quali investire, come terminali della via della Seta». Gentiloni ha voluto rassicurare il governo greco che l'Italia non ha intenzione «di mettere i porti dell'Alto Adriatico in concor-

renza o in alternativa col Pireo», scalo acquistato dalla compagnia cinese Cosco.

I porti italiani di Genova e Trieste entrano quindi ufficialmente nel progetto cinese *One belt one road*, la nuova via della seta lanciata nel 2013 dal premier Xi Jinping. Il progetto prevede lo sviluppo di corridoi marittimi e terrestri per connettere la Cina con l'Europa, con investimenti per centinaia di miliardi di dollari in infrastrutture. È un progetto a cui si lavora da anni e che ha già visto il coinvolgimento di molti paesi. Come la Grecia, che ha venduto (qualcuno dice svenduto) ai cinesi il porto del Pireo, terminal per raggiungere i mercati dell'Europa centrale. L'Italia finora era rimasta più defilata, nonostante la posizione strategica di collegamento fra Europa e

Far East. Adesso arriva l'annuncio che riguarda anche il porto

di Genova.

«È una notizia estremamente importante, che trova pronti i due

porti di Genova e Trieste», afferma Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi. «È una sfida - aggiunge - che si vince non soltanto attivando investimenti sulle infrastrutture, ma anche con strumenti amministrativi e fiscali che rendano il nostro paese attraente per gli investitori stranieri, come nel caso della Cina. La nuova Via della seta attraversa diversi paesi, ognuno con proprie procedure amministrative, doganali e fiscali. Sarà difficile costruirla senza un'armonizzazione dei processi, che deve avvenire a livello internazionale. Non a caso la Cina ha convocato il forum di Pechino con tutti i paesi coinvolti». Spediporto sta lavorando su progetti in

cui vorrebbe coinvolgere la Cina, come una piattaforma telematica per gli scambi dal Far East all'Europa attraverso il porto di Genova e la realizzazione di una zona economica speciale (Zes) vicina al porto della Lanterna. «Le aree economiche speciali - dice Botta - sono state l'asse portante dello sviluppo economico della Cina. Sono uno strumento che conoscono e apprezzano e che può attirare investitori».

Nell'incontro con Gentiloni, Xi Jinping ha sostenuto la cooperazione fra i due paesi «nella gestione di porti trasporto marittimo e cantieristica navale» e ha detto di vedere la possibilità di ulteriori investimenti in parchi industriali, e-commerce (uno dei temi seguiti con attenzione dagli spedizionieri genovesi) e innovazione. La Cina intende legare la Nuova via della seta al piano di investimenti infrastrutturali europei voluto dal presidente della Commissione Ue, Jean-Claude Juncker.

La gara fra porti italiani per attirare gli investimenti annunciati dalla Cina è già cominciata. Il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, nel commentare le parole di Gentiloni, non ha dimenticato di rappresentare soprattutto il porto di Trieste, di cui è alla guida. «Se pensiamo - ha detto - che i cinesi sono già presenti in capitale di investimento nel nuovo terminal container di Vado Ligure, mi viene da pensare che ora vada costruita la forma con cui investiranno a Trieste».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

OPPORTUNITÀ
Fari puntati
su terminal
e infrastrutture.
In palio il dominio
nel Mediterraneo

I primi 10 porti collegati con Genova

Traffico in Teu - Dati anno 2016

PORTO	PAESE	TEU	%
Singapore	Singapore	156.433	6,81
Shanghai	Cina	135.379	5,89
Jeddah	Arabia Saudita	79.964	3,48
Montreal	Canada	73.395	3,19
Busan	Corea del Sud	68.683	2,99
Jedel Ali	Emirati Arabi	63.161	2,75
Hong Kong	Cina	62.951	2,74
New York	USA	59.440	2,59
Ningbo	Cina	58.592	2,55
Port Kelang	Malaysia	48.163	2,10
TOTALE		806.161	35,08

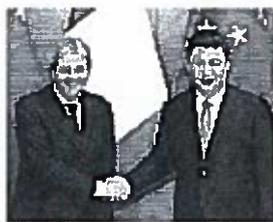


Il distretto logistico di Chengdu, in Cina. Pechino vuole incrementare i rapporti con l'Italia

Diplomazie

di Guido Santevecchi

Via della Seta, l'«impegno» di Xi per i porti italiani



Il progetto «Una cintura una strada» per nuove Vie della Seta tra Cina ed Europa è la creatura del presidente Xi Jinping per mettere Pechino al centro del Grande gioco geopolitico e imporsi come custode della globalizzazione sotto assedio da parte del risorgente protezionismo. I corridoi tra Asia ed Europa che toccheranno anche l'Africa, secondo i piani cinesi saranno lastricati di circa mille miliardi di dollari di investimenti in infrastrutture. Per questo anche l'Italia cerca di salire sul treno diretto da Xi. E Paolo Gentiloni, unico leader del G7, è venuto a Pechino per i due giorni di vertice con 29 capi di Stato e di governo e ministri di oltre 80 Paesi riuniti nel

Forum sulle nuove Vie della Seta. Primo obiettivo italiano far includere i nostri porti di Trieste e Genova come terminali della rotta marittima dalla Cina. Gentiloni, che ieri ha parlato a lungo con Xi Jinping e con il premier Li Keqiang, dice che «è importante che Xi abbia confermato la loro intenzione di inserire i porti italiani tra i terminali sui quali investire». La Cina quindi crede nel valore di Trieste e Genova e vuole contribuire al loro potenziamento perché i due porti sull'Adriatico e sul Tirreno «sono già collegati ai corridoi ferroviari e stradali con il cuore dell'Europa». Abbiamo chiesto al premier se c'è una scadenza per gli

investimenti cinesi. «Non c'è una data X ma c'è un impegno. E in un Paese come la Cina quando un presidente prende un impegno è mantenuto», ha risposto Gentiloni. La Cina ha già investito nel Pireo: acquistando il controllo del porto greco con circa 360 milioni di euro. Gentiloni dice che noi non siamo in concorrenza o alternativa al Pireo e aggiunge che il primo operatore ferroviario greco è di proprietà italiana, quindi il traffico su treni merci del container sbarcati al Pireo è un affare anche per noi. La missione di Gentiloni a Pechino ha aperto il discorso anche su «operazioni triangolari Italia-Cina sia nei Balcani occidentali sia in Africa, come in Mozambico, dove già lavoriamo insieme.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Via della Seta, la Cina ha scelto Genova

Genova - La Cina «ha dichiarato esplicitamente l'intenzione di volere investire su Trieste e Genova», ha detto ieri il presidente del consiglio italiano, Paolo Gentiloni, in visita a Pechino in occasione del Belt and road forum

Genova - La Cina «ha dichiarato esplicitamente l'intenzione di volere investire su Trieste e Genova», ha detto ieri il presidente del consiglio italiano, Paolo Gentiloni, in visita a Pechino in occasione del Belt and road forum. «È importante - ha aggiunto il premier - che Xi abbia confermato l'intenzione di inserire i porti italiani tra i porti sui quali investire, come terminali della via della Seta». Gentiloni ha voluto rassicurare il governo greco che l'Italia non ha intenzione «di mettere i porti dell'Alto Adriatico in concorrenza o in alternativa col Pireo», scalo acquistato dalla compagnia cinese Cosco.

[LEGGI L'ANTICIPAZIONE DEL MEDI TELEGRAPH DELLO SCORSO FEBBRAIO](#)

I porti italiani di Genova e Trieste entrano quindi ufficialmente nel progetto cinese One belt one road, la nuova via della seta lanciata nel 2013 dal premier Xi Jinping. Il progetto prevede lo sviluppo di corridoi marittimi e terrestri per connettere la Cina con l'Europa, con investimenti per centinaia di miliardi di dollari in infrastrutture. È un progetto a cui si lavora da anni e che ha già visto il coinvolgimento di molti paesi. Come la Grecia, che ha venduto (qualcuno dice svenduto) ai cinesi il porto del Pireo, terminal per raggiungere i mercati dell'Europa centrale. L'Italia finora era rimasta più defilata, nonostante la posizione strategica di collegamento fra Europa e Far East. Adesso arriva l'annuncio che riguarda anche il porto di Genova.

«È una notizia estremamente importante, che trova pronti i due porti di Genova e Trieste», afferma Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi. «È una sfida - aggiunge - che si vince non soltanto attivando investimenti sulle infrastrutture, ma anche con strumenti amministrativi e fiscali che rendano il nostro paese attraente per gli investitori stranieri, come nel caso della Cina. La nuova Via della seta attraversa diversi paesi, ognuno con proprie procedure amministrative, doganali e fiscali. Sarà difficile costruirla senza un'armonizzazione dei processi, che deve avvenire a livello internazionale.

-segue

Non a caso la Cina ha convocato il forum di Pechino con tutti i paesi coinvolti». Spediporto sta lavorando su progetti in cui vorrebbe coinvolgere la Cina, come una piattaforma telematica per gli scambi dal Far East all'Europa attraverso il porto di Genova e la realizzazione di una zona economica speciale (Zes) vicina al porto della Lanterna. «Le aree economiche speciali - dice Botta - sono state l'asse portante dello sviluppo economico della Cina. Sono uno strumento che conoscono e apprezzano e che può attirare investitori».

Nell'incontro con Gentiloni, Xi Jinping ha sostenuto la cooperazione fra i due paesi «nella gestione di porti trasporto marittimo e cantieristica navale» e ha detto di vedere la possibilità di ulteriori investimenti in parchi industriali, e-commerce (uno dei temi seguiti con attenzione dagli spedizionieri genovesi) e innovazione. La Cina intende legare la Nuova via della seta al piano di investimenti infrastrutturali europei voluto dal presidente della Commissione Ue, Jean-Claude Juncker.

La gara fra porti italiani per attirare gli investimenti annunciati dalla Cina è già cominciata. Il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, nel commentare le parole di Gentiloni, non ha dimenticato di rappresentare soprattutto il porto di Trieste, di cui è alla guida. «Se pensiamo - ha detto - che i cinesi sono già presenti in capitale di investimento nel nuovo terminal container di Vado Ligure, mi viene da pensare che ora vada costruita la forma con cui investiranno a Trieste».

Porti aperti sulla via della Seta

Il presidente del Consiglio ha incontrato Xi Jinping e Li Keqiang. Fondi cinesi guardano all'immobiliare e ai settori strategici italiani. Focus sulle pmi per favorire le esportazioni

DI ANDREA PIRA

Du parte cinese c'è la conferma della volontà di investire nei porti di Trieste e Genova, con un occhio particolare anche a Venezia dettato da ragioni storiche. Un'attenzione che non si pone in concorrenza con gli interessi di Pechino nel porto del Pireo, ma che rientra nel più generale piano cinese per rilanciare l'antica via della Seta. La versione moderna della rotta commerciale tra l'Estremo oriente e l'Europa prende il nome di Belt and Road Initiative ed è stata presentata in pompa magna nel vertice di due giorni che si è tenuto nel fine settimana a Pechino. Il 90% delle merci della Via della Seta viaggerà per mare, ha ricordato il premier Paolo Gentiloni, unico leader del G7 a presenziare al vertice per promuovere la rete logistica e infrastrutturale nella quale i ci-

nesi stanno mettendo sul piatto nuove risorse per 113 miliardi di dollari. Il presidente del Consiglio è stato anche l'unico capo di Stato e di governo a pranzare ieri con l'ospite Xi Jinping. E, in separata sede, ha incontrato anche il suo omologo Li Keqiang. «In parallelo e a conclusione della Via della Seta, la leadership cinese ha dichiarato esplicitamente l'intenzione di volere investire su Trieste e Genova. Questo avverrà, c'è una data e c'è un impegno», ha garantito il premier in conferenza stampa, nel precisare comunque che l'Italia non ha «alcuna intenzione di mettere in competizione o in alternativa i porti dell'Alto Adriatico».

Più in generale il premier ritiene l'iniziativa promossa da Xi «un segnale positivo di apertura verso il commercio e il multilateralismo» nonché

«una tappa importante anche per i rapporti bilaterali» tra Italia e Cina. Tant'è che ha proposto la penisola come ponte per i rapporti di Pechino con il G7 e con l'Unione europea, con la quale le relazioni scontano difficoltà sul piano commerciale per il mancato riconoscimento dello status di economia di mercato e per la richiesta comunitaria di un accesso equo al mercato cinese. Lo scorso anno l'intercambio tra i due Paesi è stato pari a circa 38 miliardi di euro, con un aumento dell'export italiano del 6-7% a 11 miliardi. Cifre tuttavia ritenute ancora insufficienti considerata la complementarità delle due economie. Il governo punta quindi a recuperare posizioni e attrarre investimenti. La presenza di Gentiloni ha quindi voluto marcare l'importanza che Pechino riveste per la penisola, tanto più quando sono

trascorsi poco più di tre mesi dalla visita del presidente della Repubblica Sergio Mattarella in Cina. «I fondi cinesi sono interessati a fare investimenti in Italia nell'immobiliare e in diversi settori strategici», ha spiegato ancora il premier smarcandosi però dalle domande su un possibile coinvolgimento d'oltre Muraglia nel dossier Alitalia. Altro tema di cooperazione è il tessuto delle piccole e medie imprese italiane. Tra gli accordi sottoscritti c'è infatti la creazione di un fondo da 100 milioni per gli investimenti nelle pmi targato Cdp e China Development Bank (si veda articolo a pagina 6). Rinnovato inoltre un Piano d'azione per il rafforzamento della cooperazione economica, commerciale, culturale e scientifica, che lega i Paesi fino al 2020. (riproduzione riservata)

(Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/cina)



Cosulich, l'agente dei cinesi "Via della seta, sfida ligure"

MASSIMO MINELLA

LA via della seta? Ma sì, è un bel nome, anzi è un grande nome, molto suggestivo, che rimanda alla nostra storia, ma lo credo che ora contino davvero i fatti». Augusto Cosulich è un uomo concreto, oltre che un grande conoscitore delle dinamiche dell'economia reale. Da agente marittimo, a capo della principale azienda italiana, con un fattura-

to che anche lo scorso anno ha superato il miliardo di euro, Cosulich sa benissimo che anche nella sfida globale dello shipping più delle suggestioni verbali o scritte conta la capacità di tradurre le stesse in contratti. Così, di fronte ai fiumi di parole che esaltano la nuova via della seta che dalla Cina ha come terminali i porti italiani, riflette su quanto già si possa concretizzare in ricchezza e lavoro.

SEGUE A PAGINA V

L'intervista L'agenzia marittima genovese guidata dall'amministratore delegato rappresenta gli interessi mediterranei della compagnia di Stato cinese: "Vado Ligure, grande opportunità"

Cosulich: "La Via della Seta rimette al centro la Liguria ma è l'ultima occasione"

<SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

LUI la Cina la conosce a fondo e la raggiunge spesso. Ma con gli operatori asiatici si confronta ogni giorno anche a Genova. La compagnia di Stato che lui rappresenta, la Cosco, ha scelto già da decenni la "Fratelli Cosulich" per rappresentare i propri interessi nel Mediterraneo.

Cosulich, il premier Gentiloni ha potuto toccare con mano nel suo viaggio in Cina che fra i sessanta paesi attraversati dalla via della seta appena lanciata dal presidente Xi l'ultimo è l'Italia.

«L'Italia e i suoi porti, Trieste sull'Adriatico e Genova sul Tirreno».

Un segnale molto importante che ora però bisogna tradur-

re in fatti concreti...

«Proprio così. Diciamo per correttezza che non partiamo certo da zero, ma la vera sfida, se guardiamo al progetto della via della seta, inizia adesso».

Lei ha un lungo legame di collaborazione con lo shipping cinese. Che cosa può accadere nel concreto?

«Sì, il legame è lungo e solido. Mi piace sempre ricordare che la prima nave che ha attraccato al Vto, alla metà degli anni Novanta, è stata una portacontainer della Cosco. Su che cosa possa accadere adesso, dipende soprattutto da noi».

In che senso?

«La Cina ha deciso di percorrere questa via storica, una sorta di rotta inversa, visto che i primi a percorrerla siamo stati proprio noi. Adesso è una via che

porta al business e quindi dobbiamo cercare di cogliere le migliori opportunità possibili».

Intanto i cinesi hanno già conquistato il porto del Pireo. È un problema?

«Sul Pireo si è detto e scritto tanto, forse a volte senza nemmeno conoscere troppo le cose. L'operazione del Pireo è stata considerata dai cinesi un'opportunità nella fase di espansione nel Mediterraneo. Ma io non la vedo come un problema. Dal Pireo si possono seguire rotte che non sono conflittuali con la Liguria. Certo, quando dico che dipende da noi mi riferisco al fatto che si debbano creare le migliori condizioni possibili per indurre i cinesi a scommettere sui nostri porti. E qui noi abbiamo una bella carta da mettere sul tavolo. Anzi, l'abbiamo già mes-

sata».

A che cosa si riferisce?

«Al porto di Vado Ligure, alla grande piattaforma del container. Gli operatori cinesi sono entrati nel capitale della società insieme alla Maersk. Si tratta di una grande opportunità. Loro hanno dimostrato fiducia, noi dobbiamo fare la nostra parte».

C'è chi dice che si possa rischiare un eccesso di offerta al mercato, che ne dice?

«Che è una visione miope e datata. Le infrastrutture si costruiscono perché c'è una previsione di crescita che si vuole soddisfare. Se uno si fosse fermato sempre e solo a una fotografia del presente non si sarebbe mai costruito nulla. Invece noi dobbiamo creare le condizioni per mettere a disposizione dei grandi operatori dello shipping gli

-segue

spazi per poter operare».

Genova che è terminale del business marittimo è anche il punto di partenza del corridoio ferroviario per Rotterdam.

«C'è un'assoluta continuità fra le due cose. Noi abbiamo in campo un soggetto pubblico che non è mai stato così forte come l'**authority** che unisce i porti di Genova e Savona. Ed è su questi scali che si devono far convergere i container diretti poi all'Europa. Via treno possiamo servire Pianura Padana, Svizzera, Austria e Sud Germania, cominciando a recuperare traffici che oggi scelgono il Nord Europa».

FABRIZIO FERRARI/ANSA

“Non si può sempre e solo discutere, alla fine bisogna prendere delle decisioni”

“Dall'Oriente fino a Genova e Savona e da qui via treno fino al Nord Europa”



L'agente marittimo Augusto Cosulich

«Il porto di Augusta nella "Via della Seta"»

Crocetta scriverà a Gentiloni: «Scalo fuori dalla grande navigazione, una scelta incomprensibile»

Tony ZermoCatania. «È una scelta incomprensibile», dice Rosario Crocetta. «Come si può escludere Augusta, che è di fronte al Canale di Suez, preferendogli Genova, Venezia o Trieste? Voler trasferire il sistema della grande navigazione tutto al Nord Italia è sbagliatissimo. Io credo che troppo spesso, e mi dispiace pensarlo, l'Italia non arrivi neanche a Roma, neanche a Firenze. Così il Sud, la Sicilia non figurano mai nell'agenda del Paese. Forse si tratta di un blocco psicologico inconscio che impedisca la percezione delle possibilità della Sicilia. C'è anche la presunzione che se riparte alla grande il Nord, allora lo sviluppo può arrivare anche al Sud. Un errore clamoroso di prospettiva. E' dal Sud che deve partire il rilancio del Paese. Finora il governo sul Mezzogiorno ha compiuto solo danni, basta vedere che i porti di Messina e Milazzo, invece di costituire una centralità siciliana, sono stati accorpati alla Calabria, e precisamente al porto di Gioia Tauro, dove tra l'altro è stato sciolto il Comune per mafia».

E allora? «Scriverò una lettera ufficiale al presidente Gentiloni per dirgli che la Sicilia è vittima dell'errore commesso nell'ignorare Augusta e nel proporre tre soli scali, tutti al Nord.

Chiederò di includere nella lista dei possibili porti italiani che interessano la Cina per la Via della Seta marittima almeno Augusta, che una volta la Cina voleva e corteggiava. Qualcuno gli ha fatto cambiare opinione? Spero che ci sia la possibilità di correggere lo sbaglio fatto ai nostri danni. Il governo ci deve dare ascolto e deve rispettarci».

Qualcuno doveva pur informare che a Pechino la delegazione italiana avrebbe parlato anche di porti, invece l'argomento è passato sotto silenzio e in Sicilia nessuno è stato informato della questione. Nemmeno il ministro Angelino Alfano? Boh!

Ora vi rammento di una cosa di cui vi ho già parlato circa otto anni addietro, ma della quale si sono dimenticati tutti. Dunque otto anni addietro, quando presidente dell'Autorità portuale di Augusta era il catanese Aldo Garozzo, arrivò ad Augusta una delegazione cinese ad altissimo livello della quale facevano parte il ministro dei Trasporti, il presidente della Banca cinese degli investimenti per grandi infrastrutture e il direttore delle ferrovie cinesi. Non so se questa delegazione era arrivata in Sicilia su

suggerimento dell' archistar Pierpaolo Maggiora, che ha grande credibilità in Cina dopo l' approvazione e la realizzazione del suo progetto per le 100 città metropolitane, ma certamente di quella visita ad Augusta si interessò molto, anche perché innamorato di Taormina e della Sicilia in genere (ha ancora un progetto per velocizzare al massimo i collegamenti nell' Isola).

All' epoca era presidente della Regione Raffaele Lombardo, che avrebbe dovuto recarsi a Pechino, ma poi aveva rimandato perché prima voleva «un impegno scritto da firmare, altrimenti è inutile fare il viaggio».

La delegazione cinese propose al presidente dell' **Autorità portuale** Garozzo l' acquisto del porto di Augusta come loro hub nel Mediterraneo, promettendo anche di realizzare il ponte sullo Stretto. Insomma, non c' era problema di soldi. Ai cinesi interessava avere un hub nel Mediterraneo con acque sufficientemente profonde per fare attraccare le portacontainer che arrivavano dal dirimpettaio Canale di Suez. Poi realizzando il ponte sullo Stretto e migliorando il sistema ferroviario le merci cinesi, partendo da Augusta, potevano arrivare in 24 ore nel cuore dell' Europa. Il progetto era questo e se ne interessò anche Francesco Attaguile, all' epoca dirigente dei rapporti esterni della Regione. Racconta Attaguile: «Ci fu una successiva riunione a Roma con il direttore delle ferrovie cinesi che dichiarò la sua disponibilità a partecipare alla costruzione del ponte di **Messina**, perché la Cina era pronta ad acquistare il porto di Augusta purché ci fosse il collegamento stabile sullo Stretto con quello che i cinesi hanno chiamato l' entroterra europeo, cioè per loro l' Europa era l' entroterra del porto di Augusta!».

La situazione era in bilico, quando un giorno Hillary Clinton, allora segretaria di Stato americano, incontrando l' allora nostro ministro degli Esteri, Franco Frattini, gli chiese: «Ma che state facendo con la Cina in Sicilia? Guardate che noi abbiamo interessi in Sicilia come la base di Sigonella». Da quel giorno - non è mai stato spiegato il perché - il progetto dell' acquisto del porto di Augusta da parte della Cina non è stato più all' ordine del giorno, anche se un' altra delegazione cinese tornò dopo un anno a rivisitare il grande porto di Augusta e l' Interporto di Catania. Dice l' ex presidente Garozzo: «È una grande idea, un' idea nata da noi siciliani, ma dopo che me ne sono andato nessuno l' ha più portata avanti. Ora parlano di porti italiani alla Cina, ci hanno rubato questa idea, a parte il fatto che già avevo stipulato un contratto con il porto cinese di Tientsin».

Gentiloni non era stato messo al corrente di questo precedente, altrimenti non avrebbe proposto Genova che tra l' altro non ha spazi per sistemare al suo interno i container. Può andare bene Trieste (e certamente non Venezia, né Genova), che però si trova a più di duemila chilometri da Suez. Augusta sarebbe stata e sarebbe ancora la scelta giusta se il governo non avesse dimostrato una volta di più di essere strabico e di guardare solo al Nord. Mattarella non potrebbe fare avere a Gentiloni e a Delrio una carta geografica aggiornata? Magari qualcosa la dirà il sindaco Enzo Bianco, che coinvolgeremo sull' argomento.

Porti: Venezia a Giacarta rinforza rapporti asiatici

(ANSA) - VENEZIA, 16 MAG - Il porto di Venezia è presente a Giacarta per attivare relazioni politico-economiche nell'ambito dell'High Level Dialogue on Asean Italy Economic Relations organizzato da Ambrosetti in collaborazione con l'Associazione Italia-Asean, presieduta dall'ex Presidente del Consiglio Enrico Letta, e nel contesto della missione istituzionale ufficiale del ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda. Il summit di due giorni, realizzato con il coinvolgimento attivo del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dall'ICE e da Confindustria, vede la presenza di circa 200 leader politici ed economici italiani e dell'Asean.

"Il Porto di Venezia ha istituito negli anni una relazione forte con i due pivot dell'area: Singapore e Vietnam" - ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino "Si tratta dei primi due partner commerciali dell'UE nel blocco Asean con i quali l'Europa ha firmato Trattati di Libero Scambio rispettivamente nel 2014 e nel 2015, trattati la cui attuazione passa anche per una relazione efficiente ed efficace tra Gateway portuali strategici tra le due aree e Venezia ha tutta l'intenzione di giocare questo ruolo - continua Musolino - Con Singapore giochiamo in casa: mi piace ricordare che, quando nel 1998 è scattata l'operazione di globalizzazione di PSA Corporation, proprio il Terminal Vecon di Venezia è stato uno dei primi Terminal Container ad essere acquisito in Europa, cogliendo immediatamente la posizione strategica del nostro porto rispetto all'interscambio commerciale tra centri manifatturieri europei e economie più dinamiche del Far East; rispetto al Vietnam, stiamo già dialogando con i cluster portuali più importanti del Paese, nell'ambito delle relazioni in-

Porto Venezia: il presidente Musolino invitato a Giacarta all'High Level Dialogue on ASEAN Italy Economic Relations

(FERPRESS) – Venezia, 16 MAG – Il porto di Venezia è presente a Giacarta per attivare relazioni politico-economiche nell'ambito dell'High Level Dialogue on ASEAN Italy Economic Relations organizzato da Ambrosetti in collaborazione con l'Associazione Italia-ASEAN, presieduta dall'ex Presidente del Consiglio Enrico Letta, e nel contesto della missione istituzionale ufficiale del Ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda.

Il summit di due giorni, realizzato con il coinvolgimento attivo del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dall'ICE e da Confindustria, vede la presenza di circa 200 leader politici ed economici Italiani e dell'ASEAN.

“Il Porto di Venezia ha istituito negli anni una relazione forte con i due pivot dell'area: Singapore e Vietnam” – ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino.

“Si tratta dei primi due partner commerciali dell'UE nel blocco ASEAN con i quali l'Europa ha firmato Trattati di Libero Scambio rispettivamente nel 2014 e nel 2015, trattati la cui attuazione passa anche per una relazione efficiente ed efficace tra Gateway portuali strategici tra le due aree e Venezia ha tutta l'intenzione di giocare questo ruolo – continua Musolino – Con Singapore giochiamo in casa: mi piace ricordare che, quando nel 1998 è scattata l'operazione di globalizzazione di PSA Corporation, proprio il Terminal Vecon di Venezia è stato uno dei primi Terminal Container ad essere acquisito in Europa, cogliendo immediatamente la posizione strategica del nostro porto rispetto all'interscambio commerciale tra centri manifatturieri europei e economie più dinamiche del Far East; rispetto al Vietnam, stiamo già dialogando con i cluster portuali più importanti del Paese, nell'ambito delle relazioni internazionali tessute dalla Regione del Veneto e alla luce dell'Action Plan per l'implementazione di una partnership strategica tra Italia e Vietnam nel 2017-2018, firmato a novembre scorso”.

L'ASEAN, che quest'anno compie 50^o anni (fondato nel 1967), vanta un mercato di 630 milioni di abitanti, con una crescita media del PIL che per l'anno in corso è prevista del 5,3%, mentre rispetto alla domanda, si stima un fabbisogno infrastrutturale di oltre 500 miliardi di euro ed una previsione di crescita della spesa per beni di consumo del 105% entro il 2030.

SEGRETARIO GENERALE

Porto, tocca
a Sanguineri
'I miei 25 anni
a San Giorgio'

MASSIMO MINELLA

ERA poco più di un ragazzo (così si è a Genova a trent'anni) quando oltrepassò il portone di Palazzo San Giorgio, chiamato dall'allora

presidente dell'Authority Gallanti. Adesso è appena diventato il segretario generale dell'autorità del Mar Ligure Occidentale, il numero due del porto numero uno d'Italia.

SEGUE A PAGINA VII

“Subito al lavoro per l'integrazione con Savona”

Porto, Sanguineri da ieri è il segretario generale
“L'unione organizzativa dei due scali prioritaria”

DI DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

NON male per questo manager pubblico che intanto, in questi 25 anni a San Giorgio, da ragazzo è diventato signore, riservato e dai modi garbati, instancabile nella sua capacità di condurre a termine anche le pratiche più delicate. Ha lavorato con tre presidenti di Authority (Gallanti che lo ha chiamato, poi Novì e Merlo), un commissario (Pettorino) e ora si confronta con il primo presidente di Authority di sistema, Paolo Signorini. Nuova la carica anche per Sanguineri, voluto con tenacia dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio che per quell'incarico ha chiesto ai presidenti figure tecniche di provata competenza, come appunto il nuovo segretario generale. «Come mi sento? Bene — spiega Sanguineri al termine del suo primo giorno di lavoro con il nuovo incarico — Niente di particolare, gli argomenti li conosco, anche se ci muoviamo all'interno di un soggetto nuovo. Per questo ritengo che dal punto di vista amministrativo il primo dossier sia quello dell'integrazione con Savona». Da chi lo ha preceduto nel ruolo chiave per la macchina di San Giorgio dice di

aver imparato tanto, lui che ha lavorato, come segretari generali, con Fabio Capocaccia, Sandro Carena, Erido Moscatelli, Titta D'Este, prima di tornare con Carena, facente funzione, che ad agosto andrà in pensione dopo una lunghissima carriera percorsa tutta quanta dentro il palazzo o iniziata con i Libri Blu di Roberto D'Alessandro. «Si ho imparato molto e mi hanno insegnato tanto — dice Sanguineri — Sono entrato con Gallanti e in questi 25 anni ho avuto la possibilità di confrontarmi con tutte le problematiche del porto, pianificazione, bilancio, territorio, demanio, lavoro portuale. Credo che proprio questa trasversalità sia l'elemento-chiave che mi consente di affrontare adesso questo incarico».

Per tutti questi mesi, dalla nomina di Signorini in poi, Sanguineri ha continuato il suo lavoro con grande serenità, nonostante i media, a più riprese, parlassero di lui come possibile segretario generale, legando la sua vicenda alla politica, con un segretario gradito al Pd che potesse bilanciare la presidenza Signorini, scelta dal governatore Toti e condivisa da Delrio. Ora che è stato nominato, Sanguineri non nasconde un po' di fastidio per il suo nome associato a scelte politiche. Anche perché la sua nomina

è soprattutto riconducibile a un'indicazione molto chiara di Delrio che per quella carica ha chiesto ai presidenti di procedere con "nomine tecniche". «Sì, questo mi fa piacere — spiega Sanguineri — così come il sostegno che ho ricevuto dalla stragrande maggioranza degli operatori. Metto in campo la mia conoscenza e l'esperienza che ho acquisito sul campo e che metto al servizio dell'ente e di tutti i soggetti legati al porto».

Da direttore, sotto la presidenza Merlo, fu tra i primi a battersi per la nuova diga foranea. Allora più d'uno storciva il naso, irrealizzabile. «Ci siamo posti per primi il problema delle grandi navi e la diga era la risposta — dice Sanguineri — Ora la progettazione è avviata. E abbiamo fatto un lavoro importante anche con l'autorità aeronautica a Roma per il cono aereo, consentendo ad esempio al Vte di acquistare le quattro nuove gru. E poi un altro elemento centrale su cui ci siamo confrontati e continuiamo a farlo riguarda il lavoro portuale che è strettamente connesso con l'avanzata dell'hi tech, che non deve essere conflittuale, ma sinergica. Siamo di fronte a una crescita di traffici che affrontiamo in virtù di un sistema informativo uni-

co in Italia. Abbiamo appena dato i pareri sulle proroghe delle concessioni ai terminalisti. E sappiamo bene che la crescita non può reggersi sulla gomma. La sfida è proprio questa». Auguri.

GIORGIO BIANCHI

Odone: "A Tursi serve una persona paziente per farci decollare"

Il presidente della Camera di Commercio: "Città straordinaria ma difficile, chi guiderà Genova valorizzi le sue eccellenze"

MASSIMO MINELLA

«A furia di non voler sbulaccare abbiamo finito per tenere nascosti troppo a lungo i nostri tesori. Ora per fortuna li scopriamo e così il mondo intero si accorge di quanto straordinaria sia Genova». Paolo Odone si accende, quando parla della sua città. E così snocciola al volo un decalogo di richieste al prossimo inquilino di Palazzo Tursi, una persona che dovrà essere paziente, nella sua capacità di ascolto delle istanze della città, ma anche deciso nelle scelte che poi dovrà compiere.

Che cosa chiede al nuovo sindaco, presidente Odone?

«Che si occupi e porti a casa risultati concreti su temi vitali quali le infrastrutture, i collegamenti veloci, lo sviluppo, ma anche la sicurezza, il decoro urbano, la pulizia. E il contenimento nelle spese che noi paghiamo per i servizi erogati, una cifra fra le più alte d'Italia. Basta?»

«Se lo chiede è segno che nulla si è concretizzato...»

«Beh, se penso alla Gronda è così. Ma se penso al Terzo Valico non sarebbe giusto negare i risultati raggiunti. Ormai ci siamo e mi faccio un monumento da solo».

Addiritura?

«Ho partecipato a 520 incontri sul tema, la metà dei quali all'estero. Siamo riusciti a farlo diventare una necessità. Non ci credeva nessuno, ci accusavano di sostenere la lobby del cemento».

E lei?

«Ho fatto la mia parte, girando senza sosta, abbiamo superato Torino che era sostenuto dalla Fiat con Pininfarina. E in tanti hanno cominciato ad avere fiducia in noi».

Chi, fra gli altri?

«Gli svizzeri, hanno fatto della Camera di Commercio una sorta di loro sede, quasi un'ambasciata locale. Abbiamo avuto tre ministri, siamo andati insieme al Gottardo».

E ora quale battaglia infrastrutturale combatterà?

«Attendo sempre la Gronda, ma mi batto per la nuova diga del porto».

Dicono che sia un bel regalo alle grandi compagnie armatoriali. Che ne pensa?

«Che è una visione miope. Le compagnie certo ci guadagnano, se riescono a far entrare nel nostro porto navi sempre più grandi. Ma ci guadagniamo tutti, il porto, la città, i giovani che cercano lavoro. Mi creda, con le infrastrutture, di terra o di mare, riusciamo a far ripartire tutta quanta Genova, a invertire la rotta della decrescita. Ero in aereo

porto, oggi. I passeggeri sono cresciuti nonostante il calo della popolazione del 35%. Se ci fossero gli stessi abitanti il Colombo farebbe già due milioni di passeggeri».

L'aeroporto è un'infrastruttura che va tolta dal suo isolamento per crescere davvero, non trova?

«Certo, per questo è fondamentale il collegamento con la stazione ferroviaria, distante poche centinaia di metri, e da qui con gli Erzelli. E poi deve dare spazio al cargo, su cui non si è mai puntato troppo».

Genova sta spingendo molto anche sul turismo.

«Non si può dire che il Comune, e l'assessore Sibilla in particolare, non abbia lavorato bene. Abbiamo forse avuto un aiuto dalla geopolitica, ma stiamo mostrando la nostra classe, anche la nostra aristocrazia, se posso dirlo. Offriamo botteghe storiche, tipicità gastronomiche, e poi palazzi straordinari, dal Ducale con le sue iniziative, al Palazzo Reale per continuare con il sistema dei Rollé. Finalmente cominciamo a svelare tutte le nostre bellezze. Prima, anche per non sbulaccare, o per una forma di educazione se preferisco, non lo facevamo».

Però siamo sempre critici verso Genova...

«Ma i genovesi adorano Genova, la criticano perché la amano. E fanno ben e, perché è bellissima, unica. E sta crescendo su tutti i fronti. Prendete l'università e il lavoro che sta facendo il rettore Comanducci per farla uscire dal suo guscio, stiamo valorizzando le migliori eccellenze dello studio con corsi supplementari, creiamo giovani di altissimo valore per la città del futuro».

E come se la immagina la città del futuro, presidente Odone?

«Ne ho parlato di recente a Bruxelles e ho un'idea precisa in merito. Siamo di fronte a un'aspettativa di vita sempre più alta e qui abbiamo cose che non si comprano, il mare e 5 gradi in più. Quando si toglierà dall'isolamento Genova, anche con i treni veloci, allora tornerà ad aumentare il numero di residenti. Abbiamo decine di migliaia di appartamenti vuoti e un'agenzia di promozione immobiliare potrebbe valorizzarli. Nizza aveva 350mila abitanti, ora un milione. Ha puntato sull'hi tech, con Sophia Antipolis, sull'aeroporto, sui servizi di qualità. Noi siamo invece scesi per la strada opposta, ma è ora di invertire il cammino. E credo che un sindaco dotato di grande pazienza, ma anche capace di decidere possa far vincere a Genova la sfida del rilancio».

CARROZZE/REUTERS/ALTA

Porto, la missione di Signorini

Dalla Germania all'Indonesia prima di lanciare con Delrio il Patto del Mar Ligure

DALLA Germania all'Indonesia prima di tornare a Genova per benedire, alla presenza del ministro dei Trasporti Delrio e dei presidenti delle tre regioni del Nord Ovest, il "patto del Mar Ligure". Paolo Signorini, presidente dell'authority che unisce gli scali di Genova e di Savona, rientrerà nei prossimi giorni a Genova al termine di una doppia missione estera di promozione della portualità che ha appena ricevuto un nuovo sigillo dal vertice italiano in Cina in cui è stato svelato il percorso della nuova "Via della Seta" che coinvolgerà sessanta Paesi e che arriverà fino ai terminali marittimi di Genova e di Trieste.

Prima tappa del viaggio di Signorini è stata appunto la presenza, insieme a tutte le authority italiane, alla Fiera Transport and Logistic, di Monaco di Baviera. Un'agenda fitta di incontri e visite per tutti i rappresentanti dei porti, coordinati da Assoport. Nel corso della manifestazione è stata anche organizzata una tavola rotonda presieduta dal presidente di Assoport Zeno D'Agostino, alla quale hanno partecipato



IL PRESIDENTE
Paolo Signorini lancerà il 22 maggio a Genova il Patto del Mar Ligure con il ministro Delrio. I tre governatori di Liguria, Lombardia e Piemonte e la collega dell'authority della Spezia Roncallo

to anche Signorini e Sergio Prete.

«L'Italia è un paese strategico per gli scambi commerciali — ha spiegato D'Agostino — Adesso è ora di fare sistema ed essere uniti. Occorre fare squadra sia quando ci si presenta sui mercati internazionali, sia quando si affrontano tutti quei temi che influiscono sull'attività quotidiana delle autorità di sistema e quindi sui porti». Poi il trasferimento in Indonesia, Paese che ospita uno dei principali eventi asiatici dedicati alla logistica. Da giovedì il rientro a Genova per preparare l'incontro del 22, il "Patto del Mar Ligure", presenti Delrio e i tre governatori di Liguria, Piemonte e Lombardia Toti, Chiamparino e Maroni, per sigillare l'alleanza che punta a fare del sistema portuale alto tirrenico (Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara) lo snodo dei traffici in arrivo dall'Asia e diretti verso il Sud Europa, recuperando quei mercati che l'Italia può ragionevolmente servire come Svizzera, Austria e Germania del Sud.

(mas.m.)

REPUBBLICA

L'innovazione tecnologica al centro della Genoa Shipping Week

GENOVA - Si arricchisce il programma delle **conferenze e incontri** aperti agli operatori del cluster marittimo della **Genoa Shipping Week**, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da **Assagenti e ClickutilityTeam**, che dal **26 giugno al 1 luglio** coinvolgerà la città di Genova.

PORT&SHIPPINGTECH, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del settore marittimo e della logistica, **main conference** della **GSW**, si svolgerà da **mercoledì 28 a venerdì 30 giugno** a **Palazzo San Giorgio** attraverso sessioni di approfondimento dedicate ai temi decisivi per lo sviluppo del comparto quali: **GREEN SHIPPING SUMMIT**, le *best practice* e i nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale - **SMART PORT&LOGISTICS**, il potenziamento dei corridoi logistici e della digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali - **SAFETY**, la Sicurezza e la Gestione della Navigazione - e la nuova sessione **TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – PORTUALE** sull'evoluzione tecnologica dei settori marittimo-portuale e logistico. La partecipazione è **gratuita** previa **registrazione online**.

QUATTRO le sessioni in cui si articolerà **GREEN SHIPPING SUMMIT**, il segmento dedicato alle *best practice* e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale del trasporto marittimo e dei porti:

1. L'entrata in vigore del regolamento MRV: situazione attuale e scenari futuri. Il contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica - in collaborazione con Confitarma;

-segue

2. Lo sviluppo dei green port e i processi di riqualificazione del waterfront: esperienze nazionali a confronto in collaborazione con Assoporti e con CNR IRISS;

3. Nuovi carburanti e tecnologie emergenti per la riduzione del tenore di zolfo - in collaborazione con Confitarma;

4. Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori: l'entrata in vigore della BWMC zolfo - in collaborazione con Confitarma.

Sul fronte **SAFETY**, riflettori puntati sulle tecnologie e sulla ricerca per la Sicurezza e Gestione della Navigazione in collaborazione con DICCA, DITEN, ATENA E CONISMA mentre **SMART PORT&LOGISTICS** approfondirà, come di consueto, il tema del potenziamento dei corridoi logistici e della digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali con una particolare attenzione al rilancio del sistema logistico del Nord Ovest in collaborazione con la Regione Liguria.

La nuova sessione **TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – PORTUALE** analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul cloud platform e l'internet of things.

Traffico teu da record per Contship a Spezia

LA SPEZIA - Nei primi quattro mesi del 2017, La Spezia Container Terminal (Lsct) ha registrato il miglior risultato di sempre, relativamente al numero di container movimentati.

Il totale dei volumi imbarcati e sbarcati nel più grande gateway italiano operato dal Gruppo Contship Italia, ha superato, tra il 1° Gennaio e il 30 Aprile, le 276.000 unità.

Il dato riflette una crescita del 15% rispetto ai primi quattro mesi dello scorso anno, quando il volume dei container movimentati si era fermato a 240.000 unità. L'aumento - sottolinea una nota Contship - evidenzia la performance positiva dello scambio commerciale con gli Stati Uniti e con l'Asia, così come quella ottenuta dai servizi regionali intra-Mediterraneo, un dato particolarmente positivo, proprio (continua in ultima pagina)

zione Southern Gateway continua a guadagnare terreno ed attenzione. Anche la definizione dei network di servizi operati dalle nuove alleanze globali (in vigore come noto a partire dal primo Aprile) in questo contesto sembra giocare positivamente per il porto di La Spezia».

«In linea con lo sviluppo di un prodotto Contship altamente integrato - ha aggiunto Hill - a partire dal prossimo mese di Giugno, Ilannibal, l'operatore per il trasporto intermodale del Gruppo Contship Italia, incrementerà il numero di connessioni che servono il mercato Svizzero, portando il numero di collegamenti settimanali da due a tre round-trip, offrendo un transit time verso i mercati ad east di Suez ancora più veloce. Aumentano dunque - ha concluso il direttore commerciale - le opzioni a disposizione dei clienti, per permettere loro di ottimizzare la gestione del rischio della propria supply chain e ridurre i costi di inventario».

Traffico teu da record

perché coinvolge diversi servizi e linee che hanno deciso di puntare su La Spezia.

Contship Italia ha registrato, durante lo stesso periodo, un aumento dei volumi movimentati via ferrovia attraverso il cosiddetto "Southern Gateway", pari al 20% anno sull'anno. Si tratta dell'aumento più consistente mai registrato dal sistema dei porti gateway collegati dai servizi intermodali del Gruppo.

La crescita dei volumi movimentati via ferrovia, in particolare a La Spezia, è legata alla crescente competitività dei collegamenti marittimi e terrestri ai relativi tempi di transito, sempre più veloci attraverso Lsct, grazie all'introduzione delle opzioni di pre-clearing e "fast corridors" verso gli hub intermodali.

Il direttore commerciale del Gruppo Contship Italia, Peter Hill, nel sottolineare il fatto che tutte le principali alleanze commerciali del settore scalano oggi il porto di La Spezia, offrendo transit times competitivi da e verso i principali porti asiatici ha dichiarato: «Questi risultati positivi sono fortemente incoraggianti per Lsct, e dimostrano che le azioni intraprese per facilitare e velocizzare il flusso delle merci, a vantaggio degli importatori e degli esportatori italiani e non solo, incominciano a portare buoni frutti. Anche se è troppo presto per ipotizzare un'imminente ripresa dell'economia globale, è chiaro che l'op-

La Spezia, mangimi contraffatti sequestrati in porto

La Spezia - Dogana e carabinieri del Nas hanno intercettato «un mare» di falsi mangimi per animali: presso il porto della Spezia sequestrati container contenenti oltre 9.000 tonnellate di proteine animali trasformate, **illecitamente dichiarate quali mangimi composti**.

La Spezia - Dogana e carabinieri del Nas hanno intercettato «un mare» di falsi mangimi per animali: presso il porto della Spezia sequestrati container contenenti oltre 9.000 tonnellate di proteine animali trasformate, **illecitamente dichiarate quali mangimi composti o concimi organici ed inviate verso l'estero**. Una lunga e certosina attività di indagine, anche di tipo tecnico, durata oltre un anno, ha portato gli uomini dell'Ufficio Antifrode della Dogana della Spezia ed i Carabinieri del N.A.S. di Genova, supportati dai Veterinari del P.I.F. della Spezia, a intercettare numerose spedizioni di proteine animali trasformate (P.A.T.) **illecitamente esportate verso l'estero e fatte passare, al fine di aggirare i divieti di esportazione previsti dalle disposizioni comunitarie allora vigenti, quali mangimi complementari**.

A seguito del diffondersi della Bse (encefalopatia spongiforme bovina) - più nota come «sindrome della mucca pazza» - il legislatore comunitario ha introdotto stringenti divieti di esportazione delle proteine animali trasformate, ossia dei prodotti destinati all'alimentazione degli animali, al fine di evitare il pericolo che le stesse venissero impiegate, nei Paesi non comunitari, per l'alimentazione dei cosiddetti «animali da reddito», **ossia di quegli animali (bovini, suini, ovini ed avicoli) le cui carni rientrano nella catena alimentare umana. Il divieto di esportazione - recentemente alleggerito per le sole P.A.T. non contenenti dna di ruminante** - era di fatto molto stringente e da esso restavano esclusi solo i «mangimi composti» destinati all'alimentazione degli animali da compagnia, non utilizzati per l'alimentazione umana (almeno nei Paesi occidentali). Agendo in violazione di tale divieto, alcuni operatori economici hanno esportato verso l'estero P.A.T. o come tali dichiarate all'atto della presentazione della dichiarazione doganale o, al fine di evitare di incappare nei sempre più stringenti controlli posti in essere dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, o falsamente dichiarate quali «mangimi composti complementari».

Tempesta perfetta sui mari: il libro di Bologna a Livorno

Dal fallimento di Hanjin ai colossali investimenti per i porti e il gigantismo navale in una visione di acuto pessimismo

LIVORNO - Sta facendo il giro d'Italia Sergio Bologna, il professore marittimista autore di numerosi trattati sullo shipping mondiale che lunedì sera in Fortezza Vecchia ha presentato il suo ultimo libro "Tempesta perfetta sui mari". E in Fortezza ad accoglierlo c'erano alcuni dei principali protagonisti della vita dei porti italiani: oltre al presidente dell'Authority, l'abronica Stefano Corsini, ospite dell'iniziativa nell'ambito della Giornata Europea del mare, anche il presidente dell'Authority di Civitavecchia Francesco Di Majo, Giulia Costagli di Rete Ferroviaria Italiana, Mario Sommariva, segretario generale dell'Authority di Trieste, Nereo Marcucci presidente di Confetra, e i rappresentanti di tutte le categorie operative e imprenditoriali.

E' stata, in sostanza, un'assemblea sulla portualità italiana e sullo shipping, alla luce di quella che Bologna ha definito una tempesta senza precedenti tra i grandi gruppi armatoriali mondiali, una tempesta che con il fallimento di Hanjin ha aperto una finestra sulle difficoltà legate alla trasformazione della logistica marittima, ma ha anche avviato uno tsunami nelle alleanze, nelle rotte e nei progetti di implementazione della logistica delle merci. Con una tesi di Bologna che ha lasciato molte preoccupazioni: quella secondo cui



l'attuale sistema sembra più capace di distruggere ricchezza che non di crearla. E con alcune tesi minori più nazionali: come l'assist al porto di Trieste - la prefazione del libro è di Zeno D'Agostino - contro le velleità veneziane. Un pò di sana bottega all'italiana non guasta mai.

Avremo modo di ritornare sulle tesi del professor Bologna, sull'introduzione alla serata svolta con un

approfondito intervento dal presidente dell'AdSP del Tirreno settentrionale Stefano Corsini, sugli interventi centrati sulla riforma portuale italiana e sulle tesi poste da Bologna e discusse dagli esperti. Tesi secondo le quali il mercato finanziario mondiale con gli investimenti sulle navi rischia di trascinare in un baratro senza soluzioni gli stessi istituti finanziari e con loro centinaia di operatori. Come uscire da questo quadro apocalittico disegnato da Bologna, secondo cui le compagnie marittime anche più forti hanno l'acqua alla gola? Con le navi sempre più grandi che richiedono investimenti colossali non supportati dai noli - mai così bassi -, con i porti congestionati e anch'essi costretti a investire cifre enormi per adeguarsi al gigantismo navale, ci sono soluzioni che non finiscano in un crack mondiale come quello che dieci anni fa ha travolto il mercato immobiliare? La ricetta - è la conclusione del dibattito dell'altra sera - non c'è, o se c'è è complessa, comporta scelte mondiali condivise che sono difficili e lo diventano ancora di più in tempi di avanzante protezionismo. Il merito del libro di Bologna è di aver aperto una finestra su temi che in Italia sono ancora poco dibattuti, ma che ci riguardano tutti. E' proprio il caso di dire, con la celebre amara battuta: noi, speriamo che ce la caviamo. (A.F.)

Livorno: Sergio Bologna presenta la sua opera "Tempesta perfetta sui mari"

In occasione dei festeggiamenti per la Giornata Europea del Mare. Esperti marittimisti a conclave sul futuro dello shipping

Livorno, 16 maggio 2017 - Sono ingombranti, circolano a passo di lumaca (per risparmiare sui costi di carburante), hanno un impatto devastante sul mercato dei noli (a causa dell'eccesso di stiva) e sulle capacità ricettive di quasi tutti i porti del continente. I giganti del mare, diventati oggi un vero e proprio asset finanziario, su cui le banche e istituti di credito, specialmente prima della crisi dei mutui subprime, avevano investito massicciamente, sono stati al centro di un acceso dibattito a Livorno tra studiosi ed esperti di settore.

L'occasione è stata offerta dalla presentazione, nella cornice della cinquecentesca Fortezza Vecchia, dell'ultima fatica del professor Sergio Bologna, "Tempesta Perfetta sui mari", opera che prendendo spunto dalla crisi del colosso coreano Hanjin, settima compagnia navale del mondo, si concentra sull'attuale stato di salute del settore.

Una esplorazione della dark side of the moon - l'ha definita Bologna -una interrogazione sui costi che oggi deve sopportare la comunità portuale nel suo insieme per sostenere il gigantismo navale, ma anche una presa di coscienza sulle attuali condizioni di sicurezza in cui operano i lavoratori del mare. Che sono e rimangono il vero hardware dei porti e dello shipping e i primi a pagare le conseguenze dell'attuale assetto della finanza navale.

[cliccare per ingrandire](#)



Sono tutti temi di spinosa attualità, a detta dell'intellettuale triestino, il quale condivide con molti critici, tra cui il più volte citato Martin Stopford (trading ships not cargo), un particolare scetticismo nei confronti di certi scenari: in cambio di pochi margini di profitto, il gigantismo navale stressa i porti di mezzo mondo, costringendoli a implementare continuamente le proprie infrastrutture e ripropone il tema flessibilità nella organizzazione del lavoro in modo inedito rispetto all'immediato passato.

Ne sa qualcosa il segretario generale dell'Autorità di Sistema del Mar Adriatico Orientale, Mario Sommariva, che ha invocato una presenza più marcata dello Stato: "Servono Autorità Portuali forti, dotate di potestà di intervento, capacità di scelta anche in ambito formativo. Serve inoltre una direttiva che faccia ordine nel mare magnum del lavoro portuale, eliminando quelle distorsioni che oggi si sono prodotte in tema di appalti di segmenti del ciclo operativo.

-segue

Credo infine che l'intervento pubblico nell'uso delle risorse sia oggi estremamente attuale".

Lo Stato è insomma chiamato a ad acquisire un ruolo centrale in un'epoca in cui si sono acuiti i conflitti sociali: "Bene ha fatto il Ministro Del Rio a ricondurre sotto l'ombrello delle proprie competenze la responsabilità della programmazione delle opere infrastrutturali - è stata la chiosa di Bologna in apertura del convegno -, abbiamo visto arrivare al MIT qualcuno che ha avuto il coraggio di bloccare progetti che considero insensati".

Il docente dell'Università degli Studi di Trieste, Vittorio Alberto Torbianelli è dello stesso avviso e non a caso ha insistito molto sulla necessità di definire un sistema comune nella calibrazione dei rischi di investimento nelle opere realizzate in project financing: "Ci sono oggi richieste di finanziamento infrastrutturale nei porti che appaiono ingiustificate rispetto alle attuali tendenze di mercato. La rincorsa acritica al gigantismo navale appare pericolosa perché ci pone in una posizione di sudditanza nei confronti delle grandi compagnie di navigazione. In una situazione, quale quella che si è venuta a prefigurare oggi, caratterizzata sempre di più da concentrazioni orizzontali di tipo oligopolista, occorre un governo forte che definisca, specialmente nelle opere finanziate tramite project financing, un sistema di calibrazione dei rischi coerente a livello nazionale, che non abbia diversificazioni a livello territoriale". Vale a dire: ci vogliono parametri comuni cui far riferimento nella realizzazione delle grandi opere infrastrutturali.

Da un'analista all'altro, il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco di Majo, ha sottolineato che il pubblico può giocare un ruolo fondamentale nella evoluzione della portualità italiana. "Il legislatore ha capito che i porti devono lavorare in sinergia tra di loro. La vera novità della legge è infatti la Conferenza dei presidenti dell'Adsp: tutti i 15 presidenti siederanno insieme confrontandosi direttamente con il ministro sul tema della programmazione delle infrastrutture"

E anche il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, invita a guardare avanti: "Dobbiamo capire che il gigantismo navale in se e per se non è un male: esistono dei porti che possono e devono adattarsi alle grandi navi e porti che devono seguire un'altra vocazione. Tra questi ci sono quelli multipurpose, che oggi stanno soffrendo a causa di questa situazione". Per Marcucci l'Italia ha dei margini di intervento: "e il Governo in questi due anni ha dimostrato di avere a cuore il sistema portuale, salvandoci dal morbo dell'anarchia offertista. Ora bisogna guardare avanti, vedo alcuni porti italiani che si candidano ad hub di riferimento per i traffici con il Nord Europa, ma Livorno, attraverso la Livorno-Firenze e con l'alta capacità può arrivare a Mannheim prima di quanto possa fare Genova col Terzo valico".

Insomma, se è vero che certi fenomeni, come il gigantismo navale, non possono essere controllati da un singolo porto, è altrettanto vero che possono essere quanto meno governati attraverso un piano ben definito di priorità: una di queste è quella dello sviluppo ferroviario. Perché, come ha ricordato più volte Bologna, il mercato europeo, oltre le Alpi, lo si conquista con le ferrovie: ne è convinta Giulia Costagli, del Centro Studi e Progetti Innovativi di Rete Ferroviaria Italiana, per la quale occorre proseguire con il nuovo corso inaugurato dal Ministero Del Rio, che ha più volte annunciato di volere portare la quota di traffico su ferro anche al di là dei valori pretesi da Bruxelles (30% entro il 2030, 50% entro il 2050).

Per il segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno, Massimo Provinciali, la questione principale da affrontare nell'immediato è quella di applicare correttamente il nuovo disposto

-segue

della legge di riforma della 84/94: "Per noi addetti ai lavori - ha detto - la riforma ha diversi nodi da sciogliere. Ma il risultato che frattanto è stato raggiunto, ovvero quello di aver riportato la portualità al centro della politica di governo, con una visione di insieme omogenea ed equilibrata sulle priorità da portare avanti di qui a quindici anni è un risultato che ci ricompensa di ogni sforzo".

Gigantismo navale, concentrazione oligopolistica di mercato, lavoro portuale e flessibilità, sicurezza, regime concessorio e centralità dello Stato: è difficile mettere insieme tutti questi argomenti, lo ha sottolineato anche il senatore Marco Filippi, in apertura del convegno: "Il libro di Bologna ha il grande merito di costringerci a fare i conti con alcuni temi ineludibili. Non c'è forse un'unica vera via d'uscita dai dilemmi posti dal gigantismo navale, ma occorre lavorare contemporaneamente su molteplici fronti. Con la riforma della 84/94 il Governo ha dimostrato di volersi assumere l'onere di acquisire un ruolo guida nella gestione delle complessità: è un primo importante traguardo".

«Il gigantismo delle navi ammazza i porti»

Il prof. Bologna: occhio alla "tempesta perfetta" che travolgerà i trasporti via mare

➔ IL LIBRO

▶ LIVORNO

In principio fu Lehman Brothers e furono i mutui subprime, ma adesso c'è un nuovo spettro che si aggira per l'Europa, anzi su tutto il mappamondo soprattutto nella parte fatta di mari e oceani: è la bolla finanziaria rappresentata dal gigantismo delle flotte navali. Sergio Bologna, esperto di primissimo piano di strategie del trasporto marittimo, lo dice da anni e contesta i costi extra che le giga-portacontainer scaricano su porti, città e infrastrutture pubbliche. L'ha

fatto anche a Livorno presentando, in un incontro organizzato da **l'Authority**, l'ultimo libro dal titolo "Tempesta perfetta sui mari".

Bologna l'ha fatto puntando il dito contro una serie di paradossi che si sono coagulati nella crisi del gigante asiatico Hanjin, una delle sette compagnie più importanti al mondo: il gigantismo navale rende le flotte «ingombranti», fa sì che viaggino «a passo di lumaca per risparmiare sui costi di carburante», ha «un impatto devastante sul mercato dei noli» per via dell'eccesso di stiva, mettono ko le capacità ricettive di quasi tutti i porti del continente.

E' in ballo il ruolo-chiave che deve avere l'autorità pubblica - in una parola, lo Stato - di fronte alle superpotenze finanziarie mondiali. Lo ribadisce **Marlo Sommariva**, segretario generale

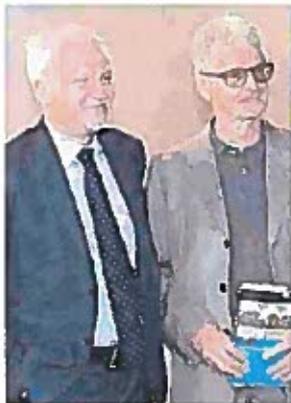
del **Authority** Adriatico Orientale: chiede «Autorità Portuali forti, dotate di potestà di intervento, capacità di scelta anche in ambito formativo». E aggiunge: «Credo infine che l'intervento pubblico nell'uso delle risorse sia oggi estremamente attuale».

Vittorio Alberto Torbianelli, prof dell'Università di Trieste, insiste sulla necessità di definire «un sistema comune» nel calibrare i rischi di investimento nelle opere realizzate in project financing: «Ci sono oggi richieste di finanziamento infrastrutturale nei porti che appaiono ingiustificate rispetto alle attuali tendenze di mercato».

Per **Nereo Marcucci**, presidente di Confetra, l'organizzazione nazionale che raggruppa migliaia di imprese di trasporto, invita a distinguere fra porti per gravi navi e porti «che devono seguire un'altra vocazione, come

quelli multipurpose che oggi stanno soffrendo a causa di questa situazione». Marcucci elogia l'azione di governo degli ultimi due anni «salvandoci dal morbo dell'anarchia offertista». C'è una sorta di competizione fra vari porti nel porsi come polo di riferimento per i traffici con il Nord Europa. È Livorno? Nella visione di Marcucci, agganciandosi all'alta velocità delle merci con la direttissima per Firenze «può arrivare a Mannheim prima di quanto possa fare Genova col Terzo valico».

Il mercato europeo al di là delle Alpi lo si conquista con le ferrovie: parola di **Giulia Costagli** (Centro studi e progetti innovativi di Rete Ferroviaria Italiana), che ritiene giusto proseguire con il nuovo corso inaugurato dal ministro Del Rio, quando dice di voler portare la quota di traffico su ferro anche al di là dei valori pretesi da Bruxelles (30% entro il 2030, 50% entro il 2050).



Stefano Corsini e Sergio Bologna

Intervento del sindaco di Livorno a Bruxelles sull'integrazione delle città con le aree portuali

LIVORNO - "Il rinnovamento delle città e delle aree portuali", è questo il tema del workshop che si è tenuto ieri a Bruxelles, al quale è intervenuto anche il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini.

Organizzato dal Comitato europeo delle Regioni, sotto la presidenza maltese e con la collaborazione di Ffip (European Federation of Inland Ports), Eesa (European Community Shipowners' Associations), Espo (European Sea Ports Organisation), Feport (Federation of European Private Port Operators) e di Aivp (Worldwide Network of Port Cities) l'incontro ha visto sindaci, Autorità portuali ed operatori (continua a pagina 11)



Una nave da crociera ormeggiata al Porto Mediceo

Intervento del sindaco

marittimi, confrontarsi sui cambiamenti e i progetti con cui è necessario intervenire per favorire il rilancio delle aree e delle città portuali.

Nel suo intervento, Nogarini, come si legge in un comunicato dell'ufficio stampa del Comune, ha puntato il dito sulla recente riforma della legge 84/94 che partendo da validi presupposti, quali il superamento delle frammentazioni e un'auspicata gestione più tecnica e meno politica dei porti, si è dimostrata di fatto fallimentare, segnando l'allontanamento definitivo del porto dalla città.

«La riforma del sistema portuale iniziata nel 1994 e improntata a una progressiva liberalizzazione delle attività a livello di banchina, è fallita - ha detto il sindaco -. Le Autorità portuali, da garanti della concorrenza, si sono trasformate a loro volta in comitati di affari, pronti a tutelare gli interessi particolari dei singoli armatori o operatori storici e a salvaguardare le proprie rendite di posizione. Le politiche protezionistiche sono rimaste predominanti in questo settore come in molti altri e, anche in questo senso, a farne le spese sono le comunità locali».

Ed è al modello nord europeo, offerto da città come Barcellona, Amburgo e Rotterdam che guarda il primo cittadino. Un modello, cioè, improntato a una forte integrazione tra porto e città, visto anche il grande impatto che lo scalo ha sul territorio e portando a questo proposito l'esempio di Livorno.

«Ogni anno - ha spiegato Nogarini - entrano in porto circa 500 navi da crociera dalle quali sbarcano

in città quasi un milione di turisti. Queste navi che rimangono diversi giorni ferme in banchina con il motore acceso, dal punto di vista delle emissioni sono l'equivalente di 14 mila automobili. Per provare a ridurre l'impatto ambientale sui quartieri limitrofi, il 12 Novembre del 2015 abbiamo inaugurato il primo sistema di *cold ironing* allestito in un porto italiano. Una banchina elettrificata che garantisce il corretto funzionamento degli impianti a bordo delle navi in sosta, anche con il motore spento. Un'infrastruttura innovativa e strategica, che avrebbe potuto diventare uno dei fiori all'occhiello dell'offerta che il porto di Livorno avrebbe potuto garantire agli operatori crocieristici. Bene, in quasi due anni, la banchina elettrica non è stata mai utilizzata. Per problemi burocratici e di approvvigionamento elettrico, certo, ma anche e soprattutto per la scelta precisa fatta da chi governa il porto di Livorno, che ha deciso di non promuovere adeguatamente questo servizio, magari per non urtare la sensibilità di qualche grande compagnia internazionale».

Il sindaco ha parlato anche di Darsena europea e della violenta crisi occupazionale di cui anche Livorno sta facendo le spese, guardando al polo tecnologico di prossima inaugurazione come a un passaggio strategico per il rilancio della città e del porto.

«Se l'Italia vuole davvero diventare competitiva con i suoi porti a livello europeo - ha quindi concluso il sindaco - non può limitarsi a un lavoro pur essenziale sulle infrastrutture. C'è bisogno di una governance mista tecnico-politica che possa indirizzare le scelte strategiche da qui agli anni a venire in direzione di uno sviluppo sinergico tra porto e territorio circostante. Altrimenti il rischio è di creare delle cattedrali nel deserto».

Autorità Portuali nel mirino di Nogarini al vertice di Bruxelles

LIVORNO

Per il sindaco Filippo Nogarini è «fallita» la riforma del sistema portuale iniziata nel 1994 che ha puntato a «una progressiva liberalizzazione delle attività a livello di banchina». Dito puntato contro le Autorità portuali: «Da garanti della concorrenza, si sono trasformati a loro volta in comitati di affari, pronti a tutelare gli interessi particolari dei singoli armatori o operatori storici e a salvaguardare le proprie rendite di posizione».

Nogarini lo ha detto a Bruxelles al workshop dal titolo "Il rinnovamento delle città e delle aree portuali", organizzato dal Comitato europeo delle Regioni - sotto la presidenza maltese e con la collaborazione di una serie di federazioni e associazioni come Elip, Ecsa, Espo, Feport e Aivp - per mettere a confronto sindaci, autorità portuali e operatori portuali su cambiamenti e progetti in nome del rilancio delle aree e delle città portuali.

Anche la riforma della portualità firmata da Delrio, a giudizio di Nogarini, parte sì da «validi presupposti» quando supera le frammentazioni e punta a una «gestione più tecnica e meno politica dei porti» ma «si è dimostrata di fatto fallimentare» perché segna «l'allontanamento definitivo del porto dalla città».

Per Nogarini - come ripetono da Palazzo Civico - bisogna guardare «al modello nordeuropeo offerto da città come Barcellona, Amburgo e Rotterdam»: improntato a «una forte integrazione tra porto e città, visto anche il grande impatto che il porto ha sul territorio».



Il sindaco Filippo Nogarini

A tal riguardo, ha portato l'esempio di Livorno. «Ogni anno entrano in porto circa 500 navi da crociera che scaricano quasi un milione di turisti in città. Queste navi che rimangono diversi giorni ferme in banchina con il motore acceso, dal punto di vista delle emissioni sono l'equivalente di 14 mila automobili. Per provare a ridurre l'impatto ambientale sui quartieri limitrofi, il 12 novembre del 2015 abbiamo inaugurato il primo sistema di cold ironing allestito in un porto italiano». È un'infrastruttura «innovativa e strategica», eppure «in quasi due anni la banchina elettrica non è stata praticamente mai utilizzata».

Il motivo? «I problemi burocratici e di approvvigionamento elettrico, certo, ma anche e soprattutto - afferma - la scelta precisa fatta da chi governa il porto di Livorno, che ha deciso di non promuovere adeguatamente questo servizio, magari per non urtare la sensibilità di qualche grande compagnia internazionale».

Il sindaco a Bruxelles per parlare del futuro del porto

Fonte: *Comune di Livorno*

16 maggio 2017

[Attachment]

Organizzato dal Comitato europeo delle Regioni

Fondamentale l'integrazione con la città secondo il modello di Barcellona, Amburgo e Rotterdam

Livorno, 16 maggio 2017 - 'Il rinnovamento delle città e delle aree portuali', è questo il tema del workshop in programma a Bruxelles dove oggi, lunedì 16 maggio, è intervenuto il sindaco di Livorno Filippo Nogarini.

Organizzato dal Comitato europeo delle Regioni, sotto la presidenza maltese e con la collaborazione di EFIP (European Federation of Inland Ports), ECSA (European Community Shipowners' Associations), ESPO (European Sea Ports Organisation), FEPOR (Federation of European Private Port Operators) and the AIVP (Worldwide Network of Port Cities) l'incontro ha visto sindaci, autorità portuali e operatori portuali confrontarsi sui cambiamenti e i progetti con cui è necessario intervenire per favorire il rilancio delle aree e delle città portuali.

Nel suo intervento Nogarini ha puntato il dito sulla recente riforma della legge 84/94 che partendo da validi presupposti, quali il superamento delle frammentazioni e un'auspicata gestione più tecnica e meno politica dei porti, si è dimostrata di fatto fallimentare, segnando l'allontanamento definitivo del porto dalla città. *La riforma del sistema portuale iniziata nel 1994 e improntata a una progressiva liberalizzazione delle attività a livello di banchina, è fallita - ha detto il sindaco - Le Autorità portuali, da garanti della concorrenza, si sono trasformate a loro volta in comitati di affari, pronti a tutelare gli interessi particolari dei singoli armatori o operatori storici e a salvaguardare le proprie rendite di posizione. Le politiche protezionistiche sono rimaste predominanti in questo settore come in molti altri e, anche in questo senso, a farne le spese sono le comunità locali.*

-segue

Ed è al modello nord-europeo offerto da città come Barcellona, Amburgo e Rotterdam che guarda il primo cittadino. Un modello, cioè, improntato a una forte integrazione tra porto e città, visto anche il grande impatto che il porto ha sul territorio e portando a questo proposito l'esempio di Livorno.

'Ogni anno entrano in porto circa 500 navi da crociera che scaricano quasi un milione di turisti in città - ha spiegato Nogarín - Queste navi che rimangono diversi giorni ferme in banchina con il motore acceso, dal punto di vista delle emissioni sono l'equivalente di 14mila automobili. Per provare a ridurre l'impatto ambientale sui quartieri limitrofi, il 12 novembre del 2015 abbiamo inaugurato il primo sistema di cold ironing allestito in un porto italiano. Una banchina elettrificata che garantisce il corretto funzionamento degli impianti a bordo delle navi in sosta, anche con il motore spento. Un'infrastruttura innovativa e strategica, che avrebbe potuto diventare uno dei fiori all'occhiello dell'offerta che il porto di Livorno avrebbe potuto garantire agli operatori crocieristici. Bene, in quasi due anni, la banchina elettrica non è stata praticamente mai utilizzata. Per problemi burocratici o di approvvigionamento elettrico, certo, ma anche e soprattutto per la scelta precisa fatta da chi governa il porto di Livorno, che ha deciso di non promuovere adeguatamente questo servizio, magari per non urtare la sensibilità di qualche grande compagnia internazionale'.

Il sindaco ha parlato anche di Darsena europea e della violenta crisi occupazionale di cui anche Livorno sta facendo le spese, guardando al polo tecnologico di prossima inaugurazione come a un passaggio strategico per il rilancio della città e del porto.

'Se l'Italia vuole davvero diventare competitiva con i suoi porti a livello europeo - ha quindi concluso il sindaco - non può limitarsi a un lavoro pur essenziale sullo infrastrutturato. C'è bisogno di una governance misto tecnico politica che possa indirizzare le scelte strategiche da qui agli anni a venire in direzione di uno sviluppo sinergico tra porto e territorio circostante. Altrimenti il rischio è di creare delle cattedrali nel deserto'.

Porti: Nogarín, l'Europa deve dotarsi di un sistema comune di gestione delle Autorità portuali

(FERPRESS) – Livorno, 16 MAG – “La rigenerazione e il rilancio delle città portuali è diventata una priorità non solo per il nostro paese, ma per l'intera Europa”. Lo scrive sulla sua pagina Facebook il sindaco di Livorno, Filippo Nogarín. “Oggi sono venuto a Bruxelles per discutere di quali siano le strategie migliori per provare a far correre in parallelo lo sviluppo dell'economia portuale e quello delle aree urbane che ospitano i porti.

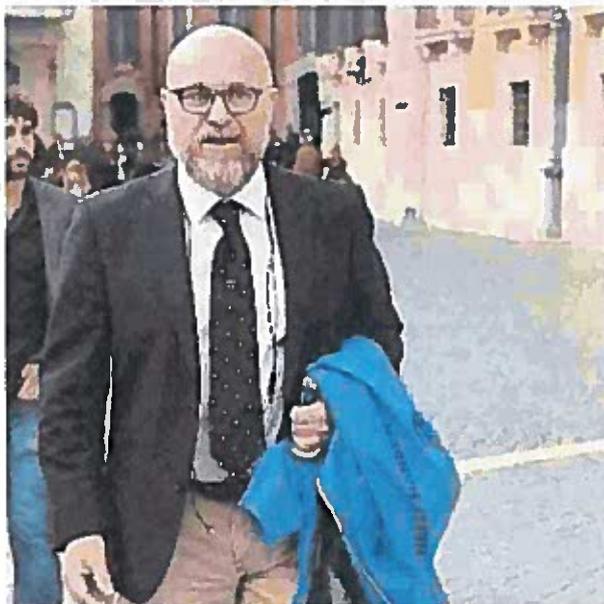
Una sfida – scrive Nogarín – ancor più pressante per l'Italia, alle prese con un cambiamento epocale nel sistema di gestione degli scali portuali. La mia proposta è semplice: l'Europa deve dotarsi di un sistema comune di gestione delle Autorità portuali, in modo da realizzare una concorrenza realmente alla pari e definire un modello di sviluppo sinergico tra porti e città”.

«Forte integrazione fra porto e città» Nogarin punta al modello-Rotterdam

Il sindaco invitato come relatore al workshop europeo di Bruxelles

-LIVORNO-
E' APPENA rientrato da Bruxelles dove il suo intervento in buon inglese e con i toni appassionati che lo distinguono è apparso come una voce fuori dal coro. Filippo Nogarin, ingegnere aerospaziale, sindaco "pentastelato" di Livorno, ha parlato a lungo nel workshop indetto dalla commissione europea sul tema "Regeneration of port cities and port areas". Unico sindaco italiano invitato, anche come presidente dell'associazione delle città portuali, le sue considerazioni sulla riforma portuale in atto sono state fuori dal coro osannante delle tante Autorità di sistema. Con molti riferimenti anche alla realtà portuale livornese.

«NEL RIDEFINIRE il sistema di governance delle autorità portuali» ha detto Nogarin «il governo italiano ha complicato enormemente la rappresentanza degli enti locali nei comitati di gestione». Il sindaco ha sottolineato di aver condiviso il principio, alla base della riforma, di limitare la frammentazione e combattere i campanilismi. Ma la scelta di «riprendersi il controllo dei porti» da Roma è stata «una sciagura: e lo dico senza mezzi termini». Il modello al quale Nogarin si è riferito «è che abbiamo in mente noi sindaci italiani delle città portuali, è quello delle grandi municipalità europee, da Bar-



IN MISSIONE Il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, è intervenuto al workshop "Il rinnovamento delle città e delle aree portuali" di Bruxelles

cellona ad Amburgo a Rotterdam». Un modello «che punta a una forte integrazione tra porto e città, con i rappresentanti dei cittadini inseriti di diritto all'interno delle Autorità di gestione e controllo dei porti».

A SOSTEGNO di questa tesi, Nogarin ha riferito a Bruxelles sul «caso Livorno», per l'impatto ambientalmente devastante crea-

problemi burocratici e di approvvigionamento elettrico» ha sostenuto ma per scelta di chi governa il porto, forse per non urtare la sensibilità di qualche grande compagnia. «Con il sindaco del porto» ha ironizzato ancora «che ha preferito non combattere questa battaglia e sacrificare la qualità dell'aria».

POLEMICAMENTE, Nogarin ha accusato l'Autorità portuale labronica di aver «smantellato le riparazioni navali, non aver mai dato spazio alle voci della città nei plebisciti comitati portuali, di aver permesso che il crocierismo venga gestito da un intreccio di lobby e corporazioni nei disinteresse del territorio con i turisti caricati come pacchi e portati via dalla città». Ce ne sono state, infine, anche per il tema Piattaforma Europa, «un'infrastruttura finanziaria studiata senza pensare alle ricadute sul territorio, che la stessa Corte dei Conti Europea ha ritenuto criticabile sul piano della sostenibilità finanziaria». Il Comune, malgrado i tanti dubbi, non si è opposto all'opera «in nome di una strategia di sviluppo comune», ma occorre pensarvi «in un'ottica di compensazioni per il territorio cittadino e di sinergie per attrarre nuove imprese sulla "blue and green economy"». Altrimenti sarà solo un danno.

A.F

Darsena Europa, la gara slitta al 30 settembre



RINVIO Il futuro del porto legato alla manigara che slitta

NON SI PUÒ parlare di sorpresa, perché da qualche tempo si dava per scontato. Eppure la conferma - preannunciata sul sito Web dell'Autorità portuale - che sono stati per la quinta volta prorogati i termini per le dichiarazioni d'interesse alla gara per la Darsena Europa, parecchie perplessità le sta suscitando. La notizia, ripresa anche dai media marittimi internazionali, è che le dichiarazioni d'interesse alla gara potranno arrivare a Palazzo Rosciano fino al 30 settembre. Annullata la quarta scadenza, quella del 30 maggio, i quattro mesi in più sarebbero stati decisi su richiesta di uno dei più accreditati interessati, cioè China Railway International. Il colosso cinese degli investimenti all'estero ha fatto presente anche in questi giorni a Pechino, durante la visita del premier italiano Gentiloni, di essere molto interessata al nostro porto, ma di non poter al momento concorrere fino a quando

alcune procedure burocratiche tra Italia e Cina non saranno modificate.

FIN QUI (le motivazioni ufficiali, si possono aggiungere però anche parecchie altre considerazioni officine. La prima: la stessa Regione Toscana, che si è impegnata a supportare la realizzazione della Darsena Europa con 200 milioni (su un costo stimato che supererebbe gli 800), ha chiesto numerose modifiche al bando di gara, buona parte delle quali accolte. Poi c'è l'annuncio che a breve - e l'ha confermato il senatore Marco Filippi che fa parte della commissione trasporti - il governo dovrà presentare l'atteso Piano nazionale dei trasporti, nel quale saranno indicate le infrastrutture da realizzare anche per i porti. Da qui l'opportunità di attendere che il Piano sia approvato. Infine sta emergendo anche il tema della priorità dei servizi portuali: un tema emerso anche tre giorni fa in Fortezza Vec-

chia durante il dibattito sul libro del professor Bologna ("La tempesta perfetta sui mari"). Ci s'interroga, in sostanza, sull'opportunità di spingere o meno i progetti relativi a nuove grandi infrastrutture per i containers - dove già esiste una chiara "over capacity" dei porti, quando invece ci sono traffici come il rinvio (traghetti merci) e i collegamenti ferroviari cargo ad essere più redditizi e anche urgenti. Sono segnali di un ripensamento sulla stessa Darsena Europa? Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema, ad oggi non ha mai messo in dubbio il progetto. Ma è almeno singolare che anche nel workshop di lunedì in Fortezza non abbia fatto nemmeno cenno al rinvio dei termini della gara. Solo imbarazzo - anche a fronte delle critiche che sul tema sono arrivate e continuano ad arrivare dal sindaco di Livorno - o si profilano delle novità poco gradite al cluster portuale?

A.F.

Piattaforma Europa slitta ancora la gara

Le dichiarazioni d'interesse per il mega-porto contenitori di Livorno a settembre - A Shanghai le promesse di interventi nell'"OBOR"

LIVORNO - Non è la "tempesta perfetta" di cui si è parlato due giorni fa con il professor Sergio Bologna e il suo libro, che analizza il crack della finanza navale (ne riferiamo all'interno). Ma certo l'ennesimo rinvio dei termini per le dichiarazioni d'interesse alla gara per la piattaforma Europa, qualche interrogativo lo sta ponendo al cluster marittimo internazionale. I termini scadevano il 31 maggio, ma sono stati prorogati al 30 settembre. Nessuna comunicazione ufficiale, almeno a tutto ieri, ma in evidenza nel "sito" web dell'Autorità di sistema. Sorpresa? Fino a un certo punto: il 6 maggio, su queste stesse colonne, già davamo per probabile uno spostamento dei termini.

Perché questo ulteriore rinvio?

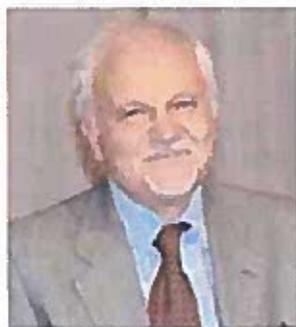
A.F.

(segue in ultima pagina)

Piattaforma Europa

Corsini e Provinciali si sarebbero trovati di fronte a una richiesta - ufficiosa ma di peso - dei cinesi di China Railway International, che hanno chiesto più tempo per poter formulare la propria intenzione di partecipare alla gara. E in occasione della visita del premier italiano Gentiloni proprio a Shanghai, i Vip cinesi hanno ricordato che nel grandioso programma di investimenti in Occidente con la nuova "Via della seta" ("One Belt, one Road Economics") la realizzazione e la gestione della piattaforma Europa di Livorno avrà un peso significativo: ma ci sono ad oggi alcuni adempimenti internazionali da completare prima di poter concorrere. Da qui la richiesta, subito accolta.

C'è da capire come l'avranno presa le aziende dell'altro gruppo dichiaratamente interessato anch'esso alla gara: il GIP oggi saldamente in mano ai Fondi d'Investimento franco-inglesi Infracapital-Infravia. Ma forse riparlare a settembre torna comodo a tutti: nella "tempesta perfetta" in atto sullo shipping e sul terminalismo mondiale, allungare i tempi delle decisioni non trova oppositori. Peccato che allunghi anche i tempi entro i quali il sogno livornese potrebbe diventare realtà operativa.



Stefano Corsini

LIVORNO

Di nuovo un rinvio per il bando della maxi-Darsena che dovrebbe rappresentare il futuro del porto di Livorno. La nuova **Authority** di sistema guidata dall'ingegner Stefano Corsini ha pubblicato sul sito web istituzionale l'«avviso di proroga termini», esattamente come aveva più volte già fatto la vecchia istituzione portuale di Palazzo Rosciano anche nei mesi prima della riforma messa in pista dal ministro delle infrastrutture **Graziano Delrio**.

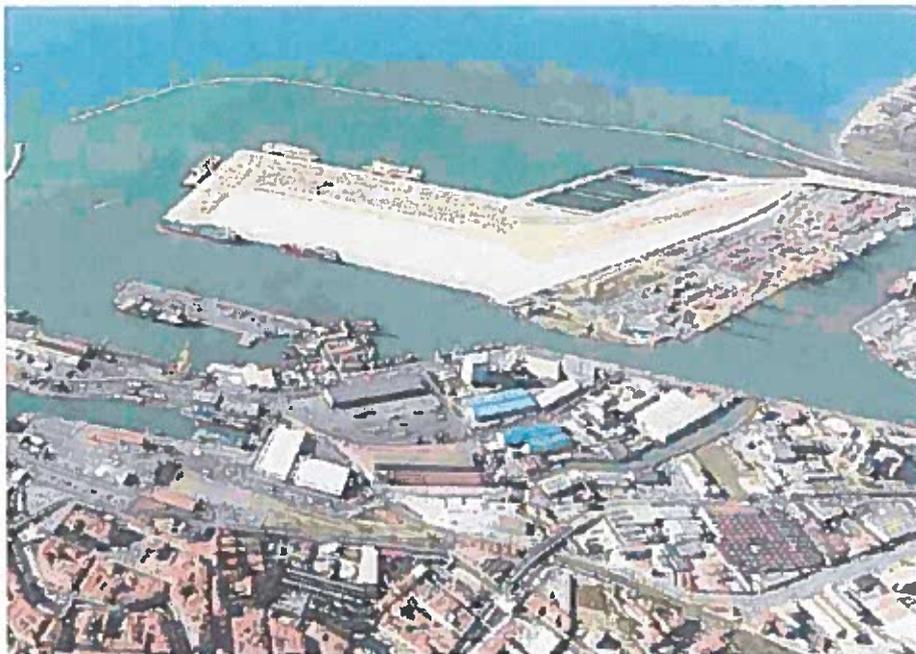
Con il nuovo provvedimento firmato da Corsini, il numero 17, slitta da fine maggio al 29 settembre ore 12 la scadenza entro la quale deve farsi avanti formalmente chi vuol essere invitato al round successivo, quello decisivo.

Stavolta però sembra di intuire che dietro il rinvio ci sia qualcosa di più dell'ok a varie richieste di proroga avanzate da potenziali candidati. Si mette nero su bianco anche la «conseguente necessità di effettuare ulteriori analisi e approfondimenti di natura tecnica, economico-finanziaria e giuridica, anche da parte della stazione appaltante».

Dunque, non si pensi a una semplice proroga-fotocopia: e non solo perché è il primo slittamento firmato da Corsini. L'ingegnere inviato da Roma per correggere eventuali errori o intoppi praticamente dice qui che lo farà.

È vero che almeno inizialmente i termini erano stati fissati il 22 marzo dello scorso anno, poi erano stati spostati un po' più in là alla fine del giugno successivo, quindi si era arrivati alle soglie del 30 settembre prima di un ulteriore slittamento che aveva portato la scadenza a essere trasferita alla metà del mese di dicembre scorso e, infine, dopo il terremoto della delibera della Regione Toscana, ora alla fine di maggio.

È una sottolineatura che, a quanto sembra di poter intuire, apre la porta all'ipotesi di un ritocco di alcuni ingranaggi del bando. Del resto, non era forse



Il progetto della Darsena Europa in una elaborazione grafica del tecnico dell'Authority

Maxi-Darsena, si rinvia a fine settembre per correggere il bando

E intanto Pechino, di fronte al premier Gentiloni in visita, fissa l'attenzione sui porti italiani: ma sono Genova e Trieste

quello che chiedeva la giunta regionale con la delibera del dicembre scorso?

È vero che nel frattempo il ministro Graziano Delrio aveva annunciato dalla tribuna del terminal crociere, in occasione in vista del G7 Trasporti di Cagliari, che in estate il progetto della Darsena Europa avrebbe avuto

una accelerata. Ci si era illusi che, per un bando con una prima scadenza a maggio, l'accento all'estate riguardasse la seconda fase del bando. Nel frattempo, le condizioni sono cambiate: da Tdt è uscito di scena Luigi Negri e sono arrivati i fondi Infracapital e Infravia, i cinesi di China Railways si sono affacciati

sul porto di Livorno.

Ma proprio riguardo a quest'ultimo aspetto è da registrare che nella visita in Cina del premier Gentiloni si è registrato un grande interesse di Pechino per i porti italiani. Solo che, stando alle notizie di agenzia, l'attenzione si è concentrata sui porti di Trieste e di Genova. (m.z.)

Piazzale Cp Livorno alla memoria dell'amm. Pollastrini

LIVORNO - La direzione marittima della Toscana, retta dal contrammiraglio (Cp) Vincenzo Di Marco, intitolerà il piazzale interno della Capitaneria di porto di Livorno al compianto ammiraglio
(segue a pagina 2)

Piazzale Cp Livorno

Raimondo Pollastrini, già comandante del corpo delle Capitanerie. La cerimonia si terrà venerdì 9 giugno con la partecipazione dei vertici dell'arma e delle rappresentanze delle istituzioni regionali. In occasione è allo studio anche un workshop della direzione marittima, supportato dalla Regione Toscana e dall'associazione ambientalista Marevivo, sulle problematiche dell'inquinamento marino da plastica nelle acque dell'arcipelago toscano e delle aree marine protette.

Corsini, ecco il crono-programma

I punti salienti dell'azione del "sistema" - Il richiamo alla coesione della presidente Dari

LIVORNO - L'assemblea generale della Spedimar, che quest'anno festeggia il 65° anniversario della sua fondazione, si è tenuta alla Fortezza Vecchia ed ha visto riunite accanto alla presidente Gloria Dari le cariche più importanti del settore e delle istituzioni locali: il sindaco Filippo Nogarin, il presidente del sistema del Tirreno Settentrionale Stefano Corsini, il presidente di Fedespedi Roberto Alberti, quello di Confetra

Nereo Marcucci ed il rappresentante della Regione Gianni Anselmi.

Nella sua relazione morale la presidente ha chiesto una sempre maggiore attenzione alle esigenze delle imprese ed all'efficienza dei servizi del porto evidenziando l'urgenza di procedere alla realizzazione delle opere necessarie affinché Livorno possa competere con i porti nordeuropei cogliendo

Cinzia Garofoli
(segue in ultima pagina)



Nella foto: (da sinistra) Corsini, Dari, Nogarin, Anselmi e Marcucci.

Corsini, ecco il crono-programma

l'opportunità dell'inserimento nel corridoio TEN-T Helsinki-Vallenta, fra queste i collegamenti ferroviari viari, la soluzione dei problemi delle porte vinciane, il completamento del microtunnel per consentire l'accesso alle nuove "panamax" in attesa della costruzione della Darsena Europa. In un contesto in cui la complessa questione della concentrazione delle compagnie marittime e dei terminalisti non si arresta e si impone l'esigenza di razionalizzare, ridurre i costi ed aumentare l'efficienza occorrono dunque azioni rapide e concrete per restare sul mercato e soprattutto - ha detto la presidente Dari - è imprescindibile la coesione della Comunità portuale. Una coesione per la quale la presidente si è molto spesa.

Fra le molte questioni aperte e poste sul tavolo nel corso della riunione dai relatori la realizzazione del Centro Servizi, cioè il punto unico di controllo simultaneo delle merci, propedeutico allo Sportello Unico Doganale (Alberti) e le incognite del settore trasportistico nella sempre più vicina era 4.0 (Marcucci). Da parte di tutti, sindaco, consigliere della Regione e presidente dell'AdSP, è stata confermata la volontà di trasformare i momenti di crisi in opportunità facendo conto anche su un accordo di programma centrato sulla portualità, su fondi regionali dedicati specificatamente alla situazione critica della costa (130 mln) oltre a quelli per lo sviluppo di varie tematiche quali competitività, infrastrutture, cultura (6 mld e 300 mln) e su fondi CIPE stanziati per i porti per circa 500 milioni non ancora utilizzati ed in attesa di progetti.

Nello specifico Corsini ha ag-

giornato sullo stato dell'arte dei lavori del Sistema che presiede e che - come ha detto - è secondo in Italia per importanza. Il presidente ha informato sulla questione della distribuzione della capacità ferroviaria soprattutto nell'ambito dell'alta velocità riferendo di aver discusso con gli operatori un "piano del ferro" da correlare a quello nazionale e portuale produttivo mentre auspica che le conclusioni di un intenso dibattito avuto sul tema delle concessioni vengano recepite nel lavoro legislativo attualmente in corso. Aggiornamenti anche sullo sportello unico: a Livorno si sta ultimando l'iter per realizzare il punto di controllo unico che riguarda il settore alimentare mentre permangono per quello amministrativo tante problematiche che saranno affrontate in particolare dal presidente dell'AdSP di Napoli Pietro Spirito. Nell'ottica di affrontare le notevoli complessità di questo tema e dei tanti altri, i presidenti delle AdSP organizzeranno infatti un tavolo permanente con tutte le istituzioni. A buon punto invece il tema dell'innovazione tecnologica con il Port Community System e sempre più avanzato il controllo sulla sicurezza. Dal lato infrastrutture - ha detto ancora Corsini - Piombino è molto avanti nella realizzazione delle installazioni previste dal PRP con importanti società già installate ed altre che stanno per farlo ed ora occorre concentrarsi sulla parte ferroviaria e soprattutto supportare la decisione del Governo sulla realizzazione della SAT per il collegamento autostradale affinché si abbia un raccordo che consenta l'inoltro delle merci che approdano nei nostri porti per

l'esportazione. Anche Livorno ha già enormi potenzialità di sviluppo con l'attuale piano regolatore, ma è necessario che si facciano le opere che sono state programmate con celerità, con una procedura che non presenti il rischio di perdere tempo. Corsini ha più volte sottolineato che ora sono gli imprenditori che devono pensare ad investire in queste iniziative in modo da dare all'AdSP il modo di promuoverle e di arrivare alla loro conclusione. Come tema finale, la mancanza di competitività del contesto costiero regionale: la soluzione si troverà nel dibattito pubblico che ci sarà nel sistema portuale, allargato a un'area vasta, ovvero ad un contesto economico sociale più complesso - ha concluso - che di fatto interessa quasi tutta la Regione.

Adsp Livorno: come disturbare il manovratore

LIVORNO - "Tutto quello che avremmo voluto sapere ma non abbiamo mai osato chiedere": ve lo ricordate il celeberrimo film di Woody Allen tratto dal libro-manuale del sessuologo Reuben? Mi è tornato in mente - roba di decenni fa - al termine dell'assemblea aperta della Spedinar, in particolare per la relazione del presidente dell'Adsp Stefano Corsini. Relazione interessante e ben articolata, come riferisce qui a fianco la collega Ciriya Garofoli. Ma relazione che ha lasciato molti interrogativi, sui temi più urgenti che avremmo voluto approfondire.

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Adsp Livorno: come disturbare

E allora proviamo a supplire con un pò di fantapolitica: ignorando il recente appello che ci aveva rivolto il segretario generale Massimo Provinciali di "non disturbare il manovratore". Noi invece lo disturbiamo: perché il porto e la città non sono un'azienda privata ed abbiamo il diritto/dovere di ficcare il naso su processi che interessano tutti. Come per esempio il rinvio della gara della piattaforma Europa: Corsini non ne ha parlato alla Spedinar, eppure l'aveva già deciso da giorni. De minimis? Bah...

Torniamo a bomba e cominciamo proprio dal primo rebus: Massimo Provinciali. E' stato confermato da Corsini settimane fa con un caveat, ovvero "fino alla costituzione del comitato di gestione". Ma c'è chi sostiene che rimarrà in carica almeno per un anno, anche dopo che il faticoso iter di composizione del comitato sarà completato. Corsini con Provinciali s'è trovato bene, anzi benissimo: sono tutti e due di formazione ministeriale e cultura romanesca e si integrano perfettamente; perché Provinciali sa tutto del porto di Livorno dove ha imperato per i quattro anni della (signorile e distaccata) gestione di Galliani; mentre Corsini conosce altrettanto bene i meccanismi della politica romana. L'intoppo? Filippo Nogarin, sindaco alla Che

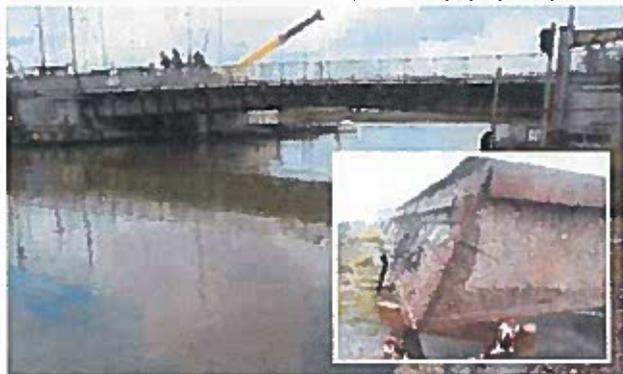
Guevara, pochissimo propenso a seguire i piani del governo Pd: e deciso a entrare nel comitato di gestione come guastafeste, con somma preoccupazione di tutti. La sua designazione, come noto, ha "congelato" il processo di costituzione del comitato, mettendo in freezer anche il candidato della Regione (scrivemmo dell'ingegner Enrico Becattini, designato dal consiglio regione) e quello del Comune di Piombino (nel frattempo sono cambiati tre). Abbiamo già scritto anche che dopo l'incontro cordiale in Municipio tra Nogarin e Corsini, si sarebbe profilato un compromesso: Nogarin viene accettato da Corsini e fa buon viso (dice lui: tirandosi il naso) alla permanenza di Provinciali, con il quale non lega proprio. Se questa soluzione sarà ufficializzata, finalmente Corsini potrà avere il suo comitato di gestione. E sarebbe ora.

Rimangono aperti molti altri interrogativi, tutti più o meno collegati. Il rinvio - l'ennesimo - della gara per la piattaforma Europa (ne parliamo in la pagina) pone qualche interrogativo, ma da qualche tempo era scontato. Dicono che l'hanno chiesto i cinesi di China Railways International. Sarà... L'integrazione nel "sistema" delle strutture dei due porti di Livorno e Piombino, con le sei direzioni del primo e le tre del secondo: diventeranno nove, per non disturbare i manovratori (e non creare contenziosi interni)? Un interrogativo minore, ma disappone prettamente umano: Luciano Guerrieri, a lungo in corsa per la

segreteria generale dell'Adsp, è sparito dall'agone. Chiuso in un anareggiato silenzio, ed è comprensibile: con i suoi numeri, ed avendo fatto benissimo, meritava di più. Gli auguriamo buon lavoro, dovunque vada. Farà certo bene.

“Porte vinciane”, c'è la gara

Verranno totalmente ricostruite entro luglio - Gli impegni per la gestione



Nelle foto: Le “porte” spalancate e il relitto delle porte dismesse.

LIVORNO - Quello della sistemazione definitiva e della definitiva gestione delle “porte vinciane”,

tutt'ora spalancate sulla Darsena Toscana, è stato citato come uno (segue in ultima pagina)

“Porte vinciane”

dei problemi dello scalo labronico anche nella relazione della presidente di Spedimar Gloria Dari (vedi sopra). Ma sembra che finalmente almeno la parte tecnica del problema sia in fase di soluzione. Secondo quanto ci ha dichiarato il presidente della Navicelli Spa dottor Caridi, è in corso la gara per la costruzione del sistema delle “porte” totalmente nuovo; gara già assegnata, da perfezionare nella parte burocratica, che dovrebbe portare alla consegna del sistema nuovo entro la fine di luglio. A quel punto la gestione delle “porte”, secondo gli accordi sottoscritti in Regione Toscana tra il Comune di Pisa (titolare della Navicelli Spa) e l'**Autorità portuale** di Livorno, passerà alla **Authority** dei porti regionali, di cui è responsabile l'ingegner Fabrizio Morelli. Che ci ha confermato gli accordi e anche l'impegno della sua **Authority** alla gestione. “Secondo gli accordi sottoscritti in Regione - ci ha detto l'ingegner Morelli - ci dovranno essere consegnate le nuove “porte”, installate e perfettamente funzionanti. A quel punto la gestione dell'opera e dei relativi dragaggi per tenere l'area senza insabbiamenti, sarà oggetto del nostro impegno, probabilmente con il ricorso ad uno specifico concordato”. Difficile pensare che sia l'Authority regionale stessa a gestire le nuove “porte”: probabilmente si ricorrerà a una ditta specializzata,

con il supporto dell'Autorità di sistema portuale livornese, che è la principale interessata ad avere la Darsena Toscana protetta dagli insabbiamenti portati dallo Scolmatore dell'Arno.

«Spinelli investiva, l'Authority l'ha respinto»

Lucarelli rivela chi era il socio pronto a rilevare il 70% del suo terminal dando lavoro a 100 addetti

► LIVORNO

L'aveva annunciato nel novembre scorso che c'era un imprenditore del settore, legato a lui, e pronto da un lato ad acquistare il 70% del Lucarelli Terminal e, dall'altro, a investire. Ma Cristiano Lucarelli il nome se l'era tenuto per sé («per il momento preferisce restare anonimo»). Adesso l'ex bomber amaranto ri-

vela: si trattava di Aldo Spinelli.

Il titolare dell'impresa terminalistica ricorda di aver presentato all'Authority un piano di impresa che prevedeva 102 posti di lavoro a fronte di investimento di 25 milioni di euro in tandem con Spinelli: quei 102 posti, secondo quanto riferisce l'ex calciatore ora imprenditore, ci sarebbero state 82 assunzioni, oltre agli attuali 20 addetti. Ma Lu-

carelli se la prende con Palazzo Rosciano, perché il suo piano è stato respinto al mittente.

Ma i stati tranquilli i rapporti fra l'ex giocatore amaranto e i vertici dell'Authority a novembre, in una conferenza stampa al fianco del sindaco Filippo Nogarini, aveva detto che quel progetto era «la logica conseguenza di 14 mesi senza risposte da parte dell'Authority».

Di tutt'altro avviso l'Authority a quel tempo guidata da Giuliano Gallanti: «Non possiamo fare due cose»: 1) agire in contrasto con il Prg portuale «consentendo stabilmente l'utilizzo del Molo Italia Nord da parte di navi ro-ro» e su questo si cita una sentenza del Tar che dà ragione a Palazzo Rosciano; 2) «fare l'imprenditore al posto di Lucarelli trovandogli noi traffici compatibili con le infrastrutture da lui detenute in concessione».

Livorno: sul futuro dello shipping esperti marittimisti a conclave

LIVORNO - Sono ingombranti, circolano a passo di lumaca (per risparmiare sui costi di carburante), hanno un impatto devastante sul mercato dei noli (a causa dell'eccesso di stiva) e sulle capacità ricettive di quasi tutti i porti del continente. I giganti del mare, diventati oggi un vero e proprio asset finanziario, su cui le banche e istituti di credito, specialmente prima della crisi dei mutui subprime, avevano investito massicciamente, sono stati al centro di un acceso dibattito a Livorno tra studiosi ed esperti di settore.

L'occasione è stata offerta dalla presentazione, nella cornice della cinquecentesca Fortezza Vecchia, dell'ultima fatica del professor Sergio Bologna, "Tempesta perfetta sui mari", opera che prendendo spunto dalla crisi del colosso coreano Hanjin, settima compagnia navale del mondo, si concentra sull'attuale stato di salute del settore.

Una esplorazione della *dark side of the moon* - l'ha definita Bologna - una interrogazione sui costi che og-

(continua in ultima pagina)

Sul futuro dello shipping

gi deve sopportare la comunità portuale nel suo insieme per sostenere il gigantismo navale, ma anche una presa di coscienza sulle attuali condizioni di sicurezza in cui operano i lavoratori del mare. Che sono e rimangono il vero hardware dei porti e dello shipping e i primi a pagare le conseguenze dell'attuale assetto della finanza navale.

Sono tutti temi di spinosa attualità, a detta dell'intellettuale triestino, il quale condivide con molti critici, tra cui il più volte citato Martin Stopford (trading ships not cargo), un particolare scetticismo nei confronti di certi scenari: in cambio di pochi margini di profitto, il gigantismo navale stressa i porti di mezzo mondo, costringendoli a implementare continuamente le proprie infrastrutture e ripropone il tema flessibilità nella organizzazione del lavoro in modo inedito rispetto all'immediato passato.

Ne sa qualcosa il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, Mario Sommariva, che ha invocato una presenza più marcata dello Stato: «Servono Autorità portuali forti, dotate di potestà di intervento, capacità di scelta anche in ambito formativo. Serve inoltre una direttiva che faccia ordine nel mare magnum del lavoro portuale, eliminando quelle distorsioni che oggi si sono prodotte in tema di appalti di segmenti del ciclo operativo. Credo infine che l'intervento pubblico nell'uso delle risorse sia oggi estremamente attuale».

Lo Stato è insomma chiamato ad acquisire un ruolo centrale in un'epoca in cui si sono acuiti i conflitti sociali: «Bene ha fatto il ministro Delrio a ricondurre sotto l'ombrello delle proprie competenze la responsabilità della programmazione delle opere infrastrutturali - è stata la chiusa di Bologna in apertura del convegno - abbiamo visto arrivare al Mir qualcuno che ha avuto il coraggio di bloccare progetti che considero insensati».

Il docente dell'Università degli Studi di Trieste, Vittorio Alberto Tordinelli è dello stesso avviso e non a

caso ha insistito molto sulla necessità di definire un sistema comune nella calibrazione dei rischi di investimento nelle opere realizzate in project financing: «Ci sono oggi richieste di finanziamento infrastrutturale nei porti che appaiono ingiustificate rispetto alle attuali tendenze di mercato. La rincorsa acritica al gigantismo navale appare pericolosa perché ci pone in una posizione di sudditanza nei confronti delle grandi compagnie di navigazione. In una situazione, quale quella che si è venuta a prefigurare oggi, caratterizzata sempre di più da concentrazioni orizzontali di tipo oligopolista, occorre un governo forte che definisca, specialmente nelle opere finanziarie tramite project financing, un sistema di calibrazione dei rischi coerente a livello nazionale, che non abbia diversificazioni a livello territoriale».

Vale a dire: ci vogliono parametri comuni cui far riferimento nella realizzazione delle grandi opere infrastrutturali.

Da un'analista all'altro, il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco di Majo, ha sottolineato che il pubblico può giocare un ruolo fondamentale nella evoluzione della portualità italiana. «Il legislatore ha capito che i porti devono lavorare in sinergia tra di loro. La vera novità della legge è infatti la Conferenza dei presidenti dell'AdSp: tutti i 15 presidenti siederanno insieme confrontandosi direttamente con il ministro sul tema della programmazione delle infrastrutture».

E anche il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, invita a guardare avanti: «Dobbiamo capire che il gigantismo navale in se e per se non è un male: esistono dei porti che possono e devono adattarsi alle grandi navi e porti che devono seguire un'altra vocazione. Tra questi ci sono quelli multipurpose, che oggi stanno soffrendo a causa di questa situazione». Per Marcucci l'Italia ha dei margini di intervento: «e il Governo in questi due anni ha dimostrato di avere a cuore il sistema portuale, salvandoci dal morbo dell'anarchia offertista. Ora bisogna guardare avanti, vedo alcuni porti italiani che si candidano ad hub di riferimento per i traffici con il Nord Europa, ma Livorno, attraverso la Li-

vorno-Firenze e con l'alta capacità può arrivare a Mannheim prima di quanto possa fare Genova col Terzo valico».

Insomma, se è vero che certi fenomeni, come il gigantismo navale, non possono essere controllati da un singolo porto, è altrettanto vero che possono essere quanto meno governati attraverso un piano ben definito di priorità: una di queste è quella dello sviluppo ferroviario. Perché, come ha ricordato più volte Bologna, il mercato europeo, oltre le Alpi, lo si conquista con le ferrovie: ne è convinta Giulia Costagli, del Centro studi e Progetti innovativi di Rete Ferroviaria Italiana, per la quale occorre proseguire con il nuovo corso inaugurato dal ministro Delrio, che ha più volte annunciato di volere portare la quota di traffico su ferro anche al di là dei valori pretesi da Bruxelles (30% entro il 2030, 50% entro il 2050).

Per il segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno, Massimo Provinciali, la questione principale da affrontare nell'immediato è quella di applicare correttamente il nuovo disposto della legge di riforma della 84/94: «Per noi addetti ai lavori - ha detto - la riforma ha diversi nodi da sciogliere. Ma il risultato che frattanto è stato raggiunto, ovvero quello di aver riportato la portualità al centro della politica di governo, con una visione di insieme omogenea ed equilibrata sulle priorità da portare avanti di qui a quindici anni è un risultato che ci ricompensa di ogni sforzo».

Gigantismo navale, concentrazione oligopolistica di mercato, lavoro portuale e flessibilità, sicurezza, regime concessionario e centralità dello Stato: è difficile mettere insieme tutti questi argomenti, lo ha sottolineato anche il senatore Marco Filippi, in apertura del convegno: «Il libro di Bologna ha il grande merito di costringerci a fare i conti con alcuni temi ineludibili. Non c'è forse un'unica vera via d'uscita dai dilemmi posti dal gigantismo navale, ma occorre lavorare contemporaneamente su molteplici fronti. Con la riforma della 84/94 il Governo ha dimostrato di volersi assumere l'onere di acquisire un ruolo guida nella gestione delle complessità: è un primo importante traguardo».

Porto, la cura Di Majo per il rilancio

► Il presidente ieri in Consiglio comunale: «Sviluppo legato ai commerci lontani, alleanze con Livorno e Napoli» ► «Realizzeremo opere strategiche come il ponte mobile di Molo Vespucci». Scontro sul contenzioso da due milioni

IL DIBATTITO

Un consiglio comunale a due facce. Il futuro del porto era al centro dell'assise che si è tenuta ieri in aula Pucci. Ma i veleni annunciati alla vigilia si sono percepiti sono nella coda e a causa alla presa di posizione decisa del capogruppo del M5 Stelle, Emanuele La Rosa. Ma andiamo per gradi, perché l'ospite su cui erano puntati tutti i riflettori era il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale che ha illustrato i piani di sviluppo dello scalo marittimo in una lunga relazione. Di Majo ha parlato delle opportunità da cogliere e delle iniziative per far crescere traffici, occupazione e crocierismo dopo il sollecito del consigliere di minoranza Mauro Guerrini, autore insieme al collega Mirko Mecozzi dell'ordine del giorno sul consiglio da dedicare al porto. «Lo sviluppo è legato ai commerci con le regioni più lontane, per questo stiamo lavorando ad alleanze con Livorno e Napoli - ha spiegato il numero uno di Molo Vespucci -. Stiamo operando per la conclusione delle opere strategiche, ad esempio la realizzazione del ponte mobile che collega Molo Vespucci all'antemurale, in modo che le imbarcazioni possano entrare anche da sud. Avremo così due macro aree, una più vicina alla città che potrà ospitare una marina per lo sviluppo turistico, con la possibilità di aprire le porte a mostre e attività culturali. Inoltre abbiamo risolto la problematica degli usi civici a Largo della Pace». Di Majo ha parlato anche di inquinamento: «C'è l'opportunità del Gnl (gas naturale liquefatto, ndr), il combustibile che riduce l'impatto inquinante per il fumo delle navi. L'Arpa Lazio attraverso le proprie valutazioni e monitoraggi ci ha comunque fatto sapere che non sono mai stati superati i limiti». Una posizione contestata dal consigliere pentastellato Dario Menditto: «Se l'Arpa non ha ancora segnalato sforamenti è per le nostre particolari condizioni atmosferiche, per questo non significa che l'inquinamento non ci sia». Di Majo ha replicato a Menditto: «Le navi inquinano, non c'è dubbio, ma il porto è un motore cruciale, quindi dobbiamo lavorare per ridurre le emissioni di zolfo. Ma dobbiamo andare oltre l'elettificazione delle banchine. In cinque mesi ho dato prova del mio impegno, contesto chi afferma che non si sta facendo il massimo».

LE CONTESTAZIONI

Fino al tardo pomeriggio nessuno aveva nemmeno sfiorato l'argomento della discordia, ovvero sia l'accordo da 2 milioni di euro fra Comune e Autorità che ha generato un contenzioso fra i due enti. Lo "zero a zero" politico è stato sbloccato da La Rosa: «Di Majo parla di collaborazione, ma le basi per la sinergia erano state già gettate dal protocollo d'intesa, un accordo che il presidente dell'Adsp non vuole rispettare. Una convenzione che aveva avuto parere positivo del Mit e anche dell'ex Commissario dell'Autorità Portuale Dell'Anna. Di Majo vuole fare un nuovo accordo? Noi diciamo di ratificare quello in essere». Di Majo

ha ribattuto che «l'accordo ha un vizio di nullità insanabile. Non si può rischiare il danno erariale, l'Autorità portuale ha grossi problemi economici».

Intanto nella dinamica del contenzioso, dopo la mossa del Pincio, relativa all'ingiunzione di pagamento, è arrivata la reazione dell'Autorità con il ricorso al Tar del Lazio, dunque la querelle giudiziaria continua. E l'altro tema caldo? La presenza del sindaco Antonio Cozzolino all'interno del Comitato di Gestione è a rischio. «Non capiamo la titubanza di Di Majo sulla questione visto che ci sono state altre auto candidature - ha aggiunto La Rosa - parliamo ad esempio della presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Serracchiani, o dei sindaci di Genova e Trieste (Doria e Dipiazza, ndr). I problemi ci sono solo per Cozzolino e Nogarin, guarda caso i sindaci del M5 stelle». In questo senso non ci sono ancora conferme ufficiali, ma sembra che il Ministero delle Infrastrutture abbia "sconsigliato" Di Majo dal confermare Cozzolino all'interno del Comitato di gestione, a causa della mancanza di competenza in ambito portuale. Guerrini invece la pensa diversamente rispetto alla maggioranza dei colleghi seduti sui banchi dell'opposizione: «Io sono favorevole alla presenza di Cozzolino nel Comitato - ha dichiarato Guerrini - la voce del Comune è fondamentale per mantenere viva la relazione con la città. Invito il presidente Di Majo a istituire un tavolo permanente con il primo cittadino».

Pierluigi Cascianelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Civitavecchia: Minnucci (PD), il M5S sta affossando il porto. Sindaco intervenga

(FERPRESS) – Roma, 16 MAG – “Dei grillini la cosa che lascia più di stucco non è solo il dilettantismo ma soprattutto quell’arroganza che utilizzano per difendere la loro incapacità amministrativa che sta creando grossi problemi in tutti i territori in cui sono forza di governo”.

Lo ha detto il deputato PD, Emiliano Minnucci, commentando la situazione legata all’Autorità Portuale di Civitavecchia. “Testimonial di questo atteggiamento insolente e non più giustificabile è senza ombra di dubbio Virginia Raggi che, oltre a Roma, si diverte a creare problemi anche ai comuni della sua area metropolitana: Civitavecchia con la sua Autorità portuale e il suo Comitato di gestione ne sono un esempio tangibile.

La Raggi, coadiuvata in questo caso da Cozzolino, sta materialmente bloccando uno dei pochi motori della nostra economia regionale. Se la Sindaca di Roma, infatti, non ha ancora risolto il problema legato alla nomina del rappresentante della Città metropolitana nell’Autorità Portuale, incartandosi sul nome dell’ingegner Matteo Africano di cui non sappiamo se effettivamente sia in possesso di un curriculum comprovato e idoneo all’espletamento delle sue funzioni, Antonio Cozzolino ha deciso erroneamente di autonomarsi all’interno del Comitato di Gestione dell’AdSP contravvenendo a tutti i limiti imposti dalla legge.

In quest’ottica, mi auguro che anche il Consiglio Comunale di Civitavecchia, convocato per questo pomeriggio e che prevede l’audizione del Presidente Di Majo, assuma una posizione intransigente e determinata anche nei confronti del Sindaco Cozzolino impegnandolo ad assumere un atteggiamento responsabile e funzionale per salvaguardare una realtà importante come quella dell’Autorità Portuale”, conclude Minnucci.

Alis e porti in rete. Entrano Napoli e Salerno



Napoli. **Autorità portuali** del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) entra a far parte di ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che mette a sistema gli operatori del comparto logistico (autotrasportatori, anche monoveicolari; aziende armatoriali, aziende ferroviarie, terminal, agenzie, spedizionieri) e da oggi anche le realtà portuali.

«Lieto della collaborazione -afferma Pietro Spirito, presidente dell'Authority- i nostri porti sapranno di sicuro fare da trait-d'union tra le diverse realtà territoriali per creare collegamenti sempre più diversificati e integrati. Lavoreremo insieme ad ALIS per valorizzare le soluzioni intermodali tra mare e terra, privilegiando un'integrazione tra trasporto ferroviario e traffici marittimi». «L'ingresso del sistema portuale del Tirreno Centrale è un grande passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi che ci siamo posti ed è pienamente rispondente al dettato del nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica redatto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che mira allo sviluppo intermodale anche in relazione alla razionalizzazione delle autorità portuali preesistenti», commenta il presidente dell'associazione Guido Grimaldi.

Sono più di 400, ad oggi, le aziende associate ad ALIS. Messe insieme fanno 120 mila unità di forza lavoro, 65 mila mezzi, 2.700 collegamenti marittimi settimanali con le isole e oltre 100 linee di autostrade del mare.

Zizzi nel comitato di gestione dell'Authority

Riforma

Bari e Brindisi insieme

● Dopo la riforma della portualità italiana, gli scali pugliesi di Bari e Brindisi sono stati unificati sotto un solo ente: l'Authority di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, che sostituisce le due Authority precedenti.

Tempi stretti

L'ente deve insediarsi

● Il presidente Ugo Patroni Griffi è attivo da tempo ma l'ente non è completamente operativo perché senza il comitato di gestione non tutti gli organi del nuovo ente sono ancora formalmente insediati.

NELLA MAGGIORANZA

● Il segretario e tesoriere, nonché ex vice presidente, del Propeller Club Port of Brindisi sarà anche il rappresentante del capoluogo messapico all'interno del comitato di gestione della nuova Authority di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale. Almeno per il momento.

La sindaca Angela Carluccio, infatti, ha designato nelle scorse ore Nicola Zizzi, capo di gabinetto del Comune, quale componente del comitato di gestione della nuova Authority, che vede riuniti in un unico ente i porti di Brindisi e Bari.

«La designazione tecnica - si legge nella nota diramata dal palazzo di città - è avvenuta nelle more dell'esplicitamento della procedura prevista, tramite bando pubblico, che porterà alla nomina definitiva ed è stata effettuata, come previsto, individuando un profilo in possesso di comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale».

Zizzi, infatti, oltre ad essere laureato in Giurisprudenza,

è stato ufficiale delle Capitanerie di porto dal 1984 al 1992 con incarichi di comando ma per diversi anni ha ricoperto anche il ruolo di presidente della sede brindisina del Propeller Club, un'associazione internazionale nata dalla iniziativa di un piccolo gruppo di imprenditori marittimi di New York che, negli

anni Venti, si incontravano a colazione per discutere e risolvere problemi di comune interesse relativi ai trasporti marittimi. Tutte esperienze che dimostrano, sottolinea l'amministrazione, come Zizzi sia assolutamente in possesso dei requisiti richiesti.

La nomina, come detto, è temporanea ed è stata richie-

sta perché la nuova Authority di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale ha bisogno di insediarsi in tempi brevi nella pienezza dei propri poteri e dei propri organismi, cosa che non può fare fino alla prima riunione del comitato di gestione, che tra i propri poteri ha anche quello della nomina, su pro-

posta del presidente, del segretario generale dell'ente.

Più volte il presidente Patroni Griffi aveva sollecitato gli enti locali, dopo la prima lettera nella quale aveva richiesto le nomine da parte dei Comuni e delle altre istituzioni aventi diritto. A questo punto, dunque, è facile immaginare che la prima riunione del Comitato possa giungere a breve.

Intanto però il Comune sta procedendo a bandire una sorta di concorso pubblico per la selezione di quello che sarà, stavolta in via definitiva, il rappresentante del capoluogo messapico nel comitato di gestione dell'Authority che ha unificato i porti di Bari e Brindisi.

Nelle scorse settimane molti erano stati i nomi trapezati come possibili rappresentanti del Comune, dall'ingegnere Donato Caiulo (successore di Zizzi nel ruolo di presidente del Propeller Club di Brindisi) all'imprenditore Marittimo Teo Titi fino all'ex presidente del consorzio Asi Marcello Rollo.



Accanto, il capo di gabinetto del Comune di Brindisi Nicola Zizzi, nominato dalla sindaca all'interno del comitato di gestione della nuova Authority di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale. In basso a sinistra, l'assessore Salvatore Brigante. In basso a destra, il vice presidente del consiglio comunale Damiano Flores

Dopo il vertice di ieri Ribezzi annuncia l'addio. Oggi un nuovo incontro per provare a chiarire

Respinte le dimissioni di Brigante. Ma gli ex Pd perdono almeno un pezzo

● C'è aria di rottura all'interno dei Democratici e Socialisti ma, nonostante questo, il gruppo ha confermato all'unanimità la fiducia in Salvatore Brigante, che dunque dovrebbe continuare a svolgere il ruolo di assessore. Respinte, quindi, le dimissioni consegnate nelle mani del coordinatore cittadino del movimento Damiano Flores.

Dopo l'ultimo incontro, andato in scena tra il tardo pomeriggio e la prima serata di ieri, i presenti hanno deciso di aggiornarsi a questa mattina. Ma tra i due "dissidenti" Luigi Sergi e Umberto Ribezzi, che da qualche giorno ormai stanno meditando di andare per la propria strada dando vita ad un nuovo gruppo consiliare, Ribezzi sembra ormai deciso, anche se ufficialmente il faccia a faccia di ieri non si è rivelato risolutivo. «Io già da domani mattina (oggi per chi legge, ndr) - dice Ribezzi - formalizzerò al presidente del consiglio comunale la mia dichiarazione di indipendenza dal gruppo. Ma sempre all'interno della maggioranza, sia chiaro. Vedremo se Sergi vuole seguirmi o no».

La questione è nata pochi giorni fa, a seguito delle nuove nomine nella giunta dell'amministrazione guidata dalla sindaca Angela Carluccio,

richieste proprio dai Democratici e Socialisti, che non solo avevano perso l'assessore alla Pubblica Istruzione e allo Sport Maria Greco (dimessasi proprio a causa di frizioni col gruppo) ma avevano anche ottenuto - visto il numero di consiglieri - anche il diritto di nominare un secondo assessore, col ruolo di vice sindaco.

Dopo una decina di giorni

di riunioni e discussioni, quest'ultimo incarico è andato a Luigi Guadalupi, che ha ottenuto la delega ai Servizi sociali; un nome scelto dal coordinatore cittadino dei Democratici e Socialisti Damiano Flores. Per la sostituzione della Greco (con le medesime deleghe), invece, la scelta di Luciano Losacono è caduta su Elena Marzulla.

Ed è proprio su di lei che si sono concentrate le critiche di Luigi Sergi e Umberto Ribezzi, i quali si sono autosospesi dal gruppo dopo avere apertamente contestato la nomina di una persona che non aveva neanche partecipato alla competizione elettorale per le amministrative.

«Brigante - avevano detto

pochi giorni fa, quando già circolava la notizia delle possibili dimissioni dell'assessore ai Lavori pubblici - è stato eletto dal popolo, ci ha messo la faccia ed ha portato il suo contributo. Quindi non deve fare nessun passo indietro. Chi dovrebbe farlo, invece, è la Marzulla, che non è nemmeno una nostra candidata. È l'intrusa di

Liasacono a dover fare un passo indietro».

Durante l'incontro di chiarimento di ieri, tuttavia, il clima è tornato - almeno a momenti - costruttivo. Tanto che, tutto sommato, il coordinatore cittadino Damiano Flores pare soddisfatto dell'esito, seppure provvisorio, del vertice. Il consigliere, tuttavia, prima di ogni altra cosa tiene a chiarire che il "caso-Brigante" può considerarsi praticamente chiuso.

«All'unanimità - sottolinea infatti - abbiamo rigettato con forza le dimissioni del dottor Salvatore Brigante. Perché come gruppo dobbiamo mettere in campo buona volontà e le migliori capacità. Brigante non è mai stato messo in discussione. Anzi, abbiamo apprezzato ancora di più la sua disponibilità quando ha proposto le proprie dimissioni ritenendo che potessero alleggerire le tensioni interne».

Poi, Flores accenna all'esito dell'incontro con gli altri colleghi del gruppo dei Democratici e Socialisti: «Dobbiamo custodire e discutere dell'organizzazione interna e lo faremo domani (oggi per chi legge, ndr). Se ognuno di noi ci mette un po' di buona volontà, sono sicuro che troveremo un punto d'incontro».

F.R.P.



La questione è nata pochi giorni fa, a seguito delle nuove nomine nella giunta dell'amministrazione guidata dalla sindaca Angela Carluccio,

www.paginegialla.it/estrosi-14
e-mail: estrosibrindisi@fibaro.it

Centri riconosciuti dalla REGIONE PUGLIA
PROVINCIA DI BRINDISI

extrò
education center

Scuola per estetiste o parrucchieri!
NUNQUE COSO PER ESTETISTA ENCHE POMERIDIANO

SCUOLA: Via Indipendenza, 30 BRINDISI - 0831.526821
REGIO: VICO DEI LURELLI, 3 LECCE - 0831.564183
VIA N. SAURO, 81 LECCE - 0832.304712



Messina, 16 milioni per il porto di Tremestieri

OOO Incassai 16 milioni della Regione. Risolto il nodo finanziario per avviare i cantieri del primo lotto del nuovo porto di Tremestieri. La costruzione del nuovo porto di Tremestieri, che sorgerà nella periferia sud di Messina, si appresta a diventare realtà. Con il nodo finanziario, quasi del tutto risolto, la sognata opera è ormai ad un passo dall'avvio dei lavori, previsto in agosto. Le tessere del complesso mosaico di 72 milioni di euro, che hanno ritardato l'avvio dell'infrastruttura per anni, sono quasi tutte al loro posto.

La Regione ha inviato all'Autorità portuale i 16 milioni di euro attesi per l'avvio del primo lotto di lavori. Un atto che ha iniziato a far aleggiare un cauto ottimismo in merito al rispetto dei tempi che erano stati dettati un mese fa dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Graziano Delrio, in occasione della sua visita a Messina.

All'appello, per considerare chiusa la partita che permetterà l'avvio del primo lotto di lavori, manca l'ultimo finanziamento di 6 milioni e mezzo atteso dal Provveditorato Opere pubbliche, che nei giorni scorsi aveva chiesto una documentazione più dettagliata all'Autorità portuale. Integrazioni che sono state già trasmesse dagli uffici di via Vittorio Emanuele II.

Superato superato l'impedimento finanziario, ovvero l'insidia più importante, l'Authority intende a tutti i costi rispettare i tempi governativi, che indicano entro il mese di agosto l'apertura dei cantieri e l'inizio a regime dei lavori a decorrere da settembre.

Occorrerà accelerare sul passaggio delle consegne dal Comune all'Autorità portuale, che diventa stazione appaltante. Una formalità che però preoccupa i sindacati del comparto porti e navigazione, considerati i passati attriti tra i due enti. Il sindacato di Fast Confsal, guidato dal segretario regionale Antonino Di Mento, ha chiesto un incontro al sindaco Renato Accorinti per parlare anche degli espropri dei terreni che ricadono nell'area del nuovo bacino. (*RISE*)

Inceneritore: lavori sospesi sul rush finale

Nel parco pubblico, intanto, inaugurati il mosaico del Liceo Basile e il primo punto ristoro della Falce

Alessandro Tumino L'ultimo brandello dell'inceneritore comunale anni 70 è ancora lì, quasi dipinto nel vuoto che lo circonda, ultimo sfregio alle mura della Real Cittadella. Oltre che al blu dello Stretto e di un cielo che si va sgomberando di cisterne e ciminiere. Ma la via resta lunga.

Sono stati sospesi da alcuni giorni, proprio sul rush finale, i lavori dell'impresa Messina Sud srl iniziati il 18 dicembre per la demolizione dell'ecomostro, grazie all'aggiudicazione dell'appalto da 304.000 bandito dall'Assessorato regionale dell'Energia. Le sospensioni impreviste mettono certo preoccupazione, che a Messina diventa paura.

Ma non sembra questo, per fortuna, il caso che raccontiamo. L'impresa messinese ha dovuto fermarsi per via della scoperta di una certa quantità di cemento refrattario all'interno di alcuni silos già smontati dal mastodontico impianto d'incenerimento che sveltava quanto un palazzo a 5 piani. Niente di grave. Occorrerà solo aumentare lo smaltimento in discarica, ma per far ciò va prima redatta l'apposita perizia di variante da consegnare alla Regione, il cui responsabile del procedimento Salvo Puccio vigila sugli ultimi sviluppi. Insomma uno di quegli imprevisti che possono

accadere ma che si risolvono senza traumi, specie quando un appalto è quasi alla fine come questo. E quando per far sparire l'ultimo brandello di cemento e ferro, mancano ormai pochi colpi di ruspa. L'ultimo vero impegno è appunto il conferimento di tutti i materiali in discarica, per liberare completamente l'area. Nulla, dunque, che guasti il morale dei messinesi che vedono la Falce tornare alla sua bellezza. Anzi.

Nel Parco pubblico "Don Blasco" sono state attivate, da pochi giorni, due nuove realtà d'indubbia rilevanza.

È stato ultimato il mosaico donato alla Città dal Liceo artistico Ernesto Basile e installato sul prato del parco, lato Real Cittadella, a coronamento di un Concorso di idee bandito nel 2015-2016 dal concessionario d'intesa con l'Autorità portuale.

Un'opera frutto del lavoro di 30 studenti-artisti, e dei loro docenti, e della passione civile del Liceo di

-segue

Conca d' Oro.

L' altra novità è l' apertura del primo punto ristoro della Zona falcata, il panoramico "Ricio Ammare" che offre i suoi servizi per la stessa durata della concessione in virtù di un affidamento ai sensi dell' articolo 45 bis del Codice della Navigazione. È la prima attività di ristoro che si sposa alla vista mozzafiato dello Stretto dalla Falce. Ampio e strutturato a vetrate - particolarmente panoramico - dà già lavoro a cinque persone, indica la via del waterfront che torna bene e diventa risorsa, per i **messinesi** e per i crocieristi.

Crociere: a Catania nel weekend circa 5.000 turisti

(ANSA) - PALERMO, 16 MAG - Tra giovedì e domenica prossimi sono attese al porto di Catania oltre cinquemila persone. Si inizierà giovedì con l'approdo della nave Rhapsody of the Sea della Royal Carribbean con 2.435 fra passeggeri e uomini d'equipaggio, che si fermerà in porto dalle 8 del mattino alle 16.30. Sabato sbarcherà invece la Mein Schiff II della Tui Cruises con 1.886 tra passeggeri ed equipaggio, che si fermerà dalle 8 alle 19. Infine domenica ci saranno due navi: la Island Sky della Noble Caledonia (dalle 7 del mattino alle 18) e la Insigna della Oceania Cruises (dalle 8 alle 17), che porteranno a Catania circa mille persone.

Durante questi tre giorni l'associazione Comuni Amici continuerà nell'attività di accoglienza turistica iniziata da circa un mese. Parteciperanno agli eventi di accoglienza dei prossimi giorni i comuni di Piazza Armerina, Aidone, Enna, Mirabella Imbaccari, Barrafranca, Pachino-Marzamemi, che saranno presenti con stand per le degustazioni dei prodotti tipici dei territori e musica siciliana. (ANSA).

La sede dell' **Autorità portuale**, da Augusta parte il ricorso al Cga

OOO Un documento con le proposte e le prospettive di sviluppo dell' **Autorità** di sistema del mare di Sicilia orientale è stato presentato ieri mattina al presidente dell' **Autorità** di sistema Andrea Annunziata da Assoporto Augusta, che ha anche annunciato che ricorrerà al Cga dopo la mancata concessione del sospensiva del Tar di Catania al ricorso sul trasferimento della sede a Catania. E chiederà la riattivazione del tavolo tecnico con i sindaci di Augusta, Priolo e Melilli e i sindacati, mentre la prossima settimana con segnerà al sindaco Cettina Di Pietro i curricula dei soci che ritengono di avere i requisiti per la designazione del rappresentante del Comune nel comitato di gestione. All' incontro con il nuovo presidente dell' **Autorità**, che si è svolto alla presenza del sindaco Di Pietro, Marina Noè ha illustrato la visione di Assoporto rispetto allo sviluppo del porto catanese, che è turistico e crocieristico e quello augustano che rimane industriale, anche se «riteniamo che molto si possa fare per attrarre nuovi investimenti anche a seguito dell' efficientamento energetico e ambientale - ha detto -. Riteniamo che ad Augusta si debbano sviluppare e ampliare tutti gli spazi **portuali**, per questo abbiamo chiesto ad Annunziata la massima operatività del piano triennale in tutte le sue opere, in particolare per i piazzali- container». La presidente di Assoporto Augusta ha apprezzato l' atteggiamento di apertura e franchezza mostrato da Annunziata che «ha riconosciuto il ruolo di interlocutore di Assoporto, a cui ha chiesto di fare squadra, dichiarando di volersi confrontare su temi specifici con gli associati. Prendiamo atto e accogliamo con favore che -ha aggiunto Noè che ha sottolineato anche la collaborazione costruttiva con l' amministrazione - il presidente Crocetta ha designato nel comitato di gestione un augustano, ma questo non cambia il nostro atteggiamento. A Crocetta chiediamo di ritirare subito la lettera che ha inviato a Delrio in cui, con dati non veritieri, indicava in Catania la sede dell' **Autorità** di sistema del Mare di Sicilia orientale». (*VICOR*)

La Sicilia

«Catania e Augusta porto unico» Noè (Assoporto): «Sulla sede non cediamo». Zappulla (Mdp): «Quel patto scellerato»

francesco naniaAssoporto Augusta è pronto a rivolgersi al Consiglio di giustizia amministrativa per confermare la titolarità delle sede megarese della nuova autorità di sistema. Lo ha ribadito ieri mattina la presidente dell' organismo degli operatori portuali, Marina Noè, nel corso dell' incontro con il neo presidente dell' autorità portuale di Catania e Augusta, avv. Andrea Annunziata, e con il sindaco Celtina Di Pietro. «Avere considerato Assoporto come prima tappa, rappresenta per noi un importante riconoscimento - dice Noè - allo stesso tempo abbiamo detto a chiare lettere che la nostra azione a difesa della sede di Augusta non muta».

Non sono mancati i riferimenti all' attuale «convulsa situazione giuridica dell' autorità portuale di sistema» e alle mancate promesse del governatore Crocetta. «Se da un lato - dice Noè - dobbiamo ringraziare Crocetta per avere scelto un augustano alla governance dell' autorità, dall' altro attendiamo che si concretizzino le due ipotesi: la prima è quella di un incontro con il ministro Delrio, fino ad oggi disattesa; la seconda, che Crocetta ritiri la lettera inviata al ministro, piena zeppa di dati falsi perché superati da anni e con strategie di marketing penalizzanti per il nostro porto».

Assoporto ha consegnato al presidente Annunziata un documento «che non vuole essere soltanto un cahier d' orleans ma un vero e proprio progetto di sviluppo del sistema portuale che comprenda il porto industriale di Augusta, quello prettamente crocieristico di Catania e, se possibile, puntando alla valorizzazione dello Xifonio come porto turistico.

Dobbiamo pensare, infatti, a operare come appartenessimo a un' area vasta e non rinchiusi ognuno nei propri confini culturali ed economici».

Il presidente di Assoporto ha preannunciato di volere sottoporre al sindaco Di Pietro i curriculum dei tecnici associati per la nomina a componenti del comitato di gestione dell' autorità di sistema. «Al di là delle beghe di natura politica - dice Noè, riferendosi a quelle scatenate dalla nomina di Gaetano La

-segue

Ferla nell' Adps - è importante avere un tecnico augustano negli organismi decisionali».

A proposito dei giudizi espressi sulla nomina di La Ferla, il deputato di Mdp Pippo Zappulla e il consigliere Giancarlo Triberio, pur esprimendo un giudizio favorevole sulla persona, «non cambia il nostro giudizio di forte contrarietà nei confronti di una operazione politica scellerata fatta a danno di Augusta e della provincia e continueremo in ogni modo democraticamente possibile la battaglia per evitare uno scippo gravissimo e inaccettabile».

«Il Manager del Turismo 4.0»

In occasione della tappa palermitana del corso «Il Manager del Turismo 4.0», il tour di 15 incontri formativi destinato a 860 titolari di agenzie di viaggio, Carlo Schiavon e Daniel Caprile, di Costa Crociere, incontrano la stampa oggi alle 13 all'Nh Hotel di Palermo. Sarà presente anche il presidente dell'Autorità Portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella.