Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
18 OTTOBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Trieste:

"...1,2 milioni di euro dall'UE per cyber security e sicurezza..."

(La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Logistica, Stati generali con Delrio..." (Gazzettino di Venezia)

"...Porto chiuso..." (Gazzettino di Venezia)

Genova:

"...Lavoro e waterfront bloccati dalla burocrazia..."

(La Repubblica Genova)

"...Riparazioni navali, lavoratori in sciopero..." (Il Secolo XIX)

"...Porto, il grande freddo..." (Repubblica)

La Spezia:

"...Nave elettrica al Propeller..." (La Gazzetta Marittima)

"...Caos ai varchi portuali..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Toremar tra porto e calcio..." (Il Tirreno)

"...Forestali e futuro..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Ecco tutti i componenti dell'organismo di partenariato..."
(L'Informatore Navale, Il Tirreno)

"...Risorsa mare, vertice a Piombino..." (Il Telegrafo)

Napoli:

"...Crociere, Salerno aspetta i dragaggi..." (Informazioni Marittime)

Messina:

"...Le promesse dei Ministri..." (Gazzetta del Sud)

"...Lo Stretto è strategico..." (Gazzetta del Sud)

"...La voce più consistente..." (Gazzetta del Sud)

"...Delrio punta su Palermo, Catania e Augusta..."

(Gazzetta del Sud, Economia Sicilia, Il cittadino di Messina)

Palermo:

"...Pioggia di investimenti cinesi nell'area del Mediterraneo..." (La Sicilia)

"...Per i porti siciliani le risorse ci sono servono i progetti..." (La Sicilia, Sicilia News 24)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
18 OTTOBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

"...Tir o Zes per l'isola..." (Milano Finanza)

"...Sud e Sicilia possono ancora rientrare negli investimenti..." (La Sicilia)

Focus: **"Incarico di Merlo in Msc, l'Anac accende un faro"** (Il Secolo XIX)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo

Informare

AI PORTI DELL'ALTO ADRIATICO DI VENEZIA, TRIESTE E CAPODISTRIA

1,3 milioni di euro dall'UE per cyber security e sicurezza

Grazie al progetto europeo SECNET saranno rafforzate le competenza dei porti in materia di security anche tramite allo sviluppo di innovativi sistemi informatici e di videosorveglianza

Pino Musolino

TRIESTE - Si è tenuto a Trieste l'incontro di lancio del progetto europeo SECNET che ha visto vincitori i porti dell'Alto Adriatico di Venezia, Trieste (capofila) e Capodistria con l'obiettivo migliorare la cooperazione transfrontaliera nel settore della sicurezza portuale, un tema particolarmente rilevante visto il forte impatto sulla protezione degli scali (legata alla forte instabilità geopolitica e i rischi di attentati terroristici) e sulla competitività dei tre porti.

Il progetto SECNET ha infatti stanziato un co-finanziamento al 100% pari a 1.3 milioni di euro (di cui 250 mila per il solo Porto di Venezia) con l'obiettivo di rafforzare la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera nella security portuale.

Spesso infatti le misure aggiuntive e non coordinate di security spesso si traducono in una più lenta movimentazione della merce e quindi in una minore attrattività dei porti, a discapito dello sviluppo economico dei territori. SECNET accrescerà le competenza dei porti in questo specifico settore con l'ausilio di innovativi sistemi informatici e fornendo competenze tecniche e specialistiche comuni a livello transfrontaliero.

Spetterà ai tre porti partner del progetto la sperimentazione di un piano d'azione congiunto che mira a potenziare la difesa delle reti informatiche (cyber security) e la difesa delle aree portuali dall'accesso di soggetti non autorizzati. Nel concreto il progetto prevede un check-up completo delle architetture di rete per valutare i possibili rischi, l'adeguamento informatico dei sistemi di controllo per l'accesso in porto, ma anche l'acquisto di sistemi di videosorveglianza all'avanguardia.

"Recentemente abbiamo accolto a Venezia - ha detto il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Pino Musolino - l'ispezione della Commissione Europea (dipartimento security), l'esito è stato più che positivo tanto che i membri del gruppo ispettivo proporranno a Bruxelles che alcune procedure già in uso nei terminal del porto di Venezia vengano adottate come buone pratiche anche da altri scali europei. Da questa esperienza abbiamo imparato molto e metteremo la nostra expertise a disposizione prima degli altri porti adriatici e poi di quelli europei. Il progetto SECNET, inoltre, ci darà l'opportunità di implementare nuove tecnologie per essere all'avanguardia anche nell'affrontare possibili cyber attacchi. Assieme agli altri porti, sulla scorta dei risultati del progetto SECNET e nel ritrovato spirito dell'Associazione NAPA, - ha concluso Musolino - siglieremo un protocollo congiunto per l'attuazione della strategia transfrontaliera per la security portuale. Potremo così armonizzare le politiche in questo settore in tutto l'Alto Adriatico, limitare al massimo le lungaggini burocratiche e garantire - al contempo - la massima sicurezza dei nostri porti".

Gazzettino di Venezia

Logistica, Stati generali con Delrio

TRASPORTI

VENEZIA L'Arsenale militare ospiterà, dopo il prestigioso simposio delle marine militari del Mediterraneo, anche gli Stati Generali della logistica del Nordest. Giovedì 26 sarà una mattinata di incontri tra il gotha della portualità, della logistica e dei trasporti con l'obiettivo di delineare lo stato dell'arte delle infrastrutture e dei servizi offerti da porti e interporti di Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia. A tirare le conclusioni, il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, dal quale si attendono a breve notizie anche sulla questione "grandi navi" in laguna.

L'evento, dopo i saluti istituzionali della Marina Militare e del sindaco, si aprirà con il punto sulla logistica a Nordest nel contesto delle politiche nazionali. Seguirà una tavola rotonda sulle previsioni di crescita dei porti e interporti del Nordest alla quale prenderanno parte Pino Musolino (Autorità di sistema portuale Adriatico Settentrionale), Zeno D'Agostino (Adsp Adriatico Orientale), Daniele Rossi (Adsp Adriatico Centro-Settentrionale) e Matteo Gasparato (Presidente Interporti Riuniti).

Protagonisti della seconda tavola rotonda saranno gli operatori privati, ovvero le imprese che ogni giorno utilizzano le infrastrutture dei territori per le loro attività. Alle imprese è affidato il compito di evidenziare le opportunità - ma anche le criticità - del sistema.

MINISTRO Graziano Delrio, titolare delle Infrastrutture

L'incontro si chiuderà con le dichiarazioni dei Presidenti delle tre Regioni del Nordest, Luca Zaia (Veneto), Debora Serracchiani (Friuli Venezia Giulia) e Stefano Bonaccini (Emilia Romagna).

A sancire la collaborazione futura e fattiva tra i sistemi portuali e gli interporti, sarà firmato un documento strategico che costituirà una cabina di regia tra porti, interporti e Ministero delle Infrastrutture per il rilancio della logistica a Nordest. Si tratta dell'inizio di un percorso comune che, nel tempo, porterà alla redazione di un vero e proprio protocollo di intesa che ha l'ambizioso compito di potenziare e armonizzare gli interventi programmati, i cantieri aperti e le priorità di ciascun territorio dando vita ad un sistema logistico integrato di infrastrutture e servizi per l'intero Nordest.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porto chiuso Gli operatori: «Serve tecnologia»

▶Gli agenti marittimi sollecitano investimenti e temono la concorrenza

PORTO

VENEZIA Un'altra giornata difficile per il porto di Venezia, chiuso per nebbia anche ieri mattina. Per lunghe ore le navi in arrivo sono state costrette a restare in rada. Preoccupati gli agenti marittimi che tornano a chiedere all'Autorità portuale di dotare i canali del porto di quelle soluzioni tecniche, come i visibilimetri, che consentirebbero una maggiore navigabilità, anche in caso di nebbia. Vecchia questione, ma sempre più attuale.

I DISAGI

Ieri la nebbia è stata particolarmente fitta, fin dalle prime ore del mattino, quando varie navi si apprestavano ad entrare in porto. Tutte ferme, su disposizione della Capitaneria. Tra le escluse, anche due navi passeggeri, la Pacific Princess e la Ocean Majesty, con oltre un migliaio di passeggeri a bordo. Il Porto ha riaperto solo a fine mattinata. Poco prima delle 13 via Malamocco, per il traffico commerciale. Subito dopo anche via San Nicolò, per le crociere.

LA PROTESTA

Una giornata difficile, che arriva dopo un fine settimana di passione, soprattutto sul fronte delle crociere, sempre causa nebbia. E gli operatori si fanno sentire. «Ci siamo già attivati per chiedere un incontro all'Autorità portuale - annuncia il presidente di Asso agenti veneti, Alessandro Santi - Il porto va infrastrutturato con le soluzioni tecniche che tutti conoscono, che tutti sanno che vanno fatte, che a questo punto devono essere realizzate al più presto. Gli armatori vanno rassicurati, altrimenti manderanno le loro navi altrove. Il porto di Ravenna oggi (ieri, ndr.) era aperto, così come Trieste, che non ha mai problemi di nebbia».

Un problema, quello della nebbia, che tocca il traffico passeggeri a inizio e fine stagione. Ma che è particolarmente grave per il traffico commerciale, che prosegue anche nella stagione autunno-invernale. Eppure la tecnologia offrirebbe sistemi di sensori per rendere visibili i canali alle navi, anche quando la visibilità non c'è. Ma su questo fronte, a sentire gli operatori, il Porto veneziano è ancora indietro. Soprattutto la bocca del Lido, anche a causa dei lavori del Mose, è rimasta quasi senza postazioni per questo tipo di navigazione intelligente.

VITTORIO EMANUELE

Altra questione rilanciata dal presidente di Asso agenti, quella del canale Vittorio Emanuele. «In questi giorni di nebbia sia è visto quando sarebbe potuto essere utile - continua Santi - Domenica, ad esempio, con le navi da crociera bloccate in Marittima e la bocca di San Nicolò chiusa per nebbia, si sarebbe potuto usare quella di Malamocco, che è rimasta aperta più a lungo. Le navi sarebbero potute uscire da Malamocco, via Vittorio Emanuele, usato come un bypass. Insomma il Vittorio Emanuele non sarebbe solo una soluzione per le navi da crociera, ma renderebbe più sicuro e accessibile il porto di Venezia».

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TUTTA LA MATTINA NAVI IN RADA, TRA CUI 2 CROCIERE CON OLTRE UN MIGLIAIO DI PASSEGGERI

ASSO AGENTI Il presidente Alessandro Santi

La Rep. Genova

Porto, lavoro e waterfront bloccati dalla burocrazia

> A quasi un anno dalla nomina di Signorini, grandi temi ancora irrisolti
> Il container corre, ma tutto fermo su camalli, terminalisti, darsena e bacini

BENE il nuovo record dei container che il porto si appresta a celebrare a fine anno. E bene anche la proroga alle concessioni dei terminalisti, che stabilizza la situazione e favorisce lavoro e occupazione. Ma tutto il resto è sostanzialmente fermo in porto, a cominciare dalla futura organizzazione del lavoro.

MASSIMO MINELLA A PAGINA II

Il caso Dietro al record dei container una lunga serie di problemi irrisolti Il presidente Signorini, a quasi un anno dal suo insediamento, chiamato a definire un assetto stabile dello scalo che gli consenta il decollo

Porto, il grande freddo Tutto bloccato su lavoro waterfront e darsena

MASSIMO MINELLA

COME si fa a dire che il porto va male se quest'anno soltanto il Vte farà un milione e mezzo di container? Come si fa a dire che va bene se, esclusa la proroga delle concessioni ai terminalisti di fatto già definita dal commissario Pettorino, a ormai quasi un anno dall'inizio del mandato del presidente Signorini, manca ancora l'accordo sull'organizzazione del lavoro; va avviata la gara per i bacini di carenaggio; si deve assegnare la darsena nautica; poco o nulla si sa di che succederà al Blueprint che per ora ha cambiato soltanto il nome; il board dell'authority è addirittura ancora da completare; continua a mancare un direttore tecnico con le conseguenze che la macchina organizzativa di Palazzo San Giorgio è costretta a rallentare; il neosegretario generale Sanguineri è sommerso da pratiche, istanze, richieste.

Bene o male che si valuti l'andamento del megaporto che ha unito Genova e Savona, restano ancora tantissimi i nodi irrisolti. Certo, non si può pretendere che Paolo Signorini, spostatosi dalla Regione al porto all'inizio di dicembre dello scorso anno, di cui non si può tacere l'impegno, abbia la bacchetta magica della fatina buona. Inoltre, c'è apprezzamento trasversale sulle banchine per le sue capacità di ascolto. Il problema, si sa, è successivo perché dopo l'ascolto ci si attende la decisione. E qui si arriva al punto. Che cosa fa sì che il tempo delle decisioni scivoli sempre un po' in avanti? La vicenda di quanto sta accadendo al Terminal Rinfuse, con le sue ricadute sul lavoro portuale e sull'attività commerciale è una sorta di paradigma: la Culmv è confinata in un "articolo 17 comma 2" che non tiene assolutamente conto della sua proposta al porto fatta di flessibilità assoluta (sette turni e mezzo) e di professionalità (pagata di tasca propria dai soci, 800mila euro nel 2017). La "Pietro Chiesa" è inve-

ce un "articolo 16", impresa di sbarco e imbarco, che può solo lavorare al terminal Rinfuse e movimentare rinfuse, anche se ormai di rinfuse non ce ne sono più. Inoltre è pure cambiata la proprietà del terminal, oggi nelle mani dell'alleanza Spinelli-Msc che qui vuole portare altre navi e altra merce. Si procede? Macché. Da mesi nessuno dice più niente alla "Pietro Chiesa" e anche il terminalista, che dispone di una concessione temporanea di tre mesi più tre, chiede da tempo garanzie stabili per poter organizzare l'attività commerciale in modo più stabile (oggi peraltro arriva la prima nave ro-ro del servizio per Tangeri di Cma-Cgm). Che dire poi della darsena nautica che vive meno di un mese durante il Salone Nautico e poi è il più grande buco nero del porto, insieme a tutto il waterfront di levante? Bisognerebbe finalmente capire anche il destino dei bacini di carenaggio, sul cui bando di gara si pronunciò per primo all'inizio degli anni Novanta l'allora presidente del Cap Rinaldo Magnani. A mettere ordine fra riparazioni navali e nautica ci ha provato quattro anni fa l'architetto Renzo Piano. Ma da allora, tante parole e pochi atti concreti. L'unica certezza è che al momento il Blueprint non si chiamerà più così, ma "waterfront di levante". E poi non si dica che in porto è tutto fermo.

Il Secolo XIX

TENSIONE NEL PORTO DI GENOVA IN VISTA DELLA PRIVATIZZAZIONE DI ENTE BACINI

Riparazioni navali, lavoratori in sciopero Toti, Bucci e Signorini: «Scelta irresponsabile»

La protesta coincide con l'arrivo di una nave Costa. «Nessuno perderà il lavoro»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Più garanzie per l'occupazione nel processo di privatizzazione di Ente Bacini.

I lavoratori delle riparazioni navali sono tornati in pressing, non sentendosi tutelati dalle garanzie fornite dall'Authority di Genova e Savona e ora hanno annunciato uno sciopero. Oggi per otto ore le maestranze incroceranno le braccia, ma potrebbe non essere l'unico giorno di stop. I tempi dello sciopero coincidono con l'arrivo di una commessa per San Giorgio del Porto, con il refitting delle navi Costa ritirate dal mercato asiatico. In particolare ora nella zona delle riparazioni, è in bacino la Neo-Classica, la nave di Costa che sarà venduta in primavera. L'altra nave, la Victoria, in ritorno dalla Cina e su cui si lavorerà maggiormente così da riconvertirla per il mercato occidentali, finirà invece a Marsiglia. Regione, Comune e Authority si scagliano contro lo sciopero: «È incomprensibile e ingiustificabile, a quanto si apprende anche in contrasto con le principali sigle sindacali» scrivono Giovanni Toti, Marco Bucci e Paolo Signorini in una nota congiunta, preoccupati che Garrè non possa terminare in tempo le commesse. «Questo comportamento appare irresponsabile per i danni attuali che provoca e ancora più per quelli futuri tali da pregiudicare il cammino di piena valorizzazione dell'Ente». I sindacati però sono da sempre sul piede di guerra per la mancata inclusione della clausola sociale nel processo di privatizzazione: «È un atteggiamento ancora più privo di senso dal momento che tutte le maestranze del cantiere, nessuna esclusa, hanno già avuto piena garanzia che nessuno perderà il proprio posto di lavoro».

Costa Victoria andrà nel bacino di Marsiglia gestito da Garrè

Repubblica

Porto, il grande freddo

CHE COSA VA

1

LA PROROGA
Finalmente definita la proroga delle concessioni ai terminalisti che consente di dare stabilità agli investimenti e far crescere i volumi di traffici movimentati in porto

2

I CONTAINER
Genova si appresta a celebrare nel 2017 il suo nuovo record nella movimentazione dei container: soltanto al Vt di Pra' si ipotizza un traffico complessivo di 1,5 milioni di teu

3

I PASSEGGERI
Traghetti e crociere, cioè il traffico dei passeggeri, continuano a rappresentare un punto di forza dello scalo (anche se pesano gli ultimi problemi al moli dei Mille e del Doria)

MASSIMO MINELLA

COME si fa a dire che il porto va male se quest'anno soltanto il Vte farà un milione e mezzo di container? Come si fa a dire che va bene se, esclusa la proroga delle concessioni ai terminalisti di fatto già definita dal commissario Pettorino, a ormai quasi un anno dall'inizio del mandato del presidente Signorini, manca ancora l'accordo sull'organizzazione del lavoro; va avviata la gara per i bacini di carenaggio; si deve assegnare la darsena nautica; poco o nulla si sa di che succederà al Blueprint che per ora ha cambiato soltanto il nome; il board dell'authority è addirittura ancora da completare; continua a mancare un direttore tecnico con le conseguenze che la macchina organizzativa di Palazzo San Giorgio è costretta a rallentare; il neosegretario generale Sanguineri è sommerso da pratiche, istanze, richieste.

L'atto più significativo, la proroga delle concessioni peraltro già definita dal commissario Pettorino

Bene o male che si valuti l'andamento del megaporto che ha unito Genova e Savona, restano ancora tantissimi i nodi irrisolti. Certo, non si può pretendere che Paolo Signorini, spostatosi dalla Regione al porto all'inizio di dicembre dello scorso anno, di cui non si può tacere l'impegno, abbia la bacchetta magica della fatina buona. Inoltre, c'è apprezzamento trasversale sulle banchine per le sue capacità di ascolto. Il problema, si sa, è successivo perché dopo l'ascolto ci si attende la decisione. E qui si arriva al punto. Che cosa fa sì che il tempo delle decisioni scivoli sempre un po' in avanti? La vicenda di quanto sta accadendo al Terminal Rinfuse, con le sue ricadute sul lavoro portuale e sull'attività commerciale è una sorta di paradigma: la Culmv è confinata in un "articolo 17 comma 2" che non tiene assolutamente conto della sua proposta al porto fatta di flessibilità assoluta (sette turni e mezzo) e di professionalità (pagata di tasca propria dai soci, 800mila euro nel 2017). La "Pietro Chiesa" è invece un "articolo 16", impresa di sbarco e imbarco, che può solo lavorare al terminal Rinfuse e movimentare rinfuse, anche se ormai di rinfuse non ce ne sono più. Inoltre è pure cambiata la proprietà del terminal, oggi nelle mani dell'alleanza Spinelli-Msc che qui vuole portare altre navi e altra merce. Si procede? Macché. Da mesi nessuno dice più niente alla "Pietro Chiesa" e anche il terminalista, che dispone di una concessione temporanea di tre mesi più tre, chiede da tempo garanzie stabili per poter organizzare l'attività commerciale in modo più stabile (oggi peraltro arriva la prima nave ro-ro del servizio per Tangeri di Cma-Cgm). Che dire poi della darsena nautica che vive meno di un mese durante il Salone Nautico e poi è il più grande buco nero del porto, insieme a tutto il waterfront di levante? Bisognerebbe finalmente capire anche il destino dei bacini di carenaggio, sul cui bando di gara si pronunciò per primo all'inizio degli anni Novanta l'allora presidente del Cap Rinaldo Magnani. A mettere ordine fra riparazioni navali e nautica ci ha provato quattro anni fa l'architetto Renzo Piano. Ma da allora, tante parole e pochi atti concreti. L'unica certezza è che al momento il Blueprint non si chiamerà più così, ma "waterfront di levante". E poi non si dica che in porto è tutto fermo.

"Nave elettrica" al Propeller di La Spezia

LA SPEZIA - Oggi, mercoledì 18 Ottobre alla Spezia, alle ore 15 presso le Aulee del Polo Universitario "Marconi", Via dei Colli 90, la Sezione della Spezia di ATENA, Associazio-

(segue a pagina 10)

"Nave elettrica" al Propeller

ne Italiana di Tecnica Navale, organizza un workshop sul tema: "Nave elettrica". Il seminario rientra nel programma di eventi formativi organizzato congiuntamente dalla Sezione Atena della Spezia e dal Polo DLTM, con la collaborazione di Promostudi La Spezia. Componenti elettrici ed elettronici sono presenti a bordo in ogni funzione e ambiente. Siano essi i grandi motori elettrici di una nave da crociera; la miriade di attuatori, sensori, visori degli impianti di automazione e controllo; i sofisticati impianti di comunicazione, entertainment ecc. Sui nuovissimi DDG Classe Zumwalt della US Navy perfino l'artiglieria ha abbandonato la "polvere da sparo" per adottare cannoni elettromagnetici. Questa evoluzione è dovuta alla versatilità, compattezza, affidabilità, facilità di controllo e regolazione dei sistemi elettro/elettronici. Ma "nave elettrica" oggi significa anche nave a "zero emissioni" con l'avvento della propulsione ibrida e di quella totalmente elettrica. I nostri illustri ospiti, esponenti di Università, Società di Classifica e Industria, forniranno al pubblico una visione complessiva degli apparati motore che contemplano l'impiego di propulsori elettrici, sia per le navi maggiori che da diporto. Un approfondimento particolare sarà dedicato alla propulsione ibrida. Verranno trattati altresì due argomenti trasversali che coinvolgono tutta l'impiantistica elettro/elettronica di bordo: la cyber security e il controllo energetico dell'intero impianto elettrico di bordo

La Spezia, caos ai varchi portuali: «Intervenga l'Authority»

La Spezia - Agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali: «Occorre una razionalizzazione dei flussi di traffico da e per il porto, un abbattimento dell'inquinamento e il recupero di condizioni di lavoro umane per gli autotrasportatori».

La Spezia - «Code ai varchi portuali, tempi di attesa estenuanti, mancanza di coordinamento e impossibilità di programmare viaggi e consegne, con il rischio di dover rispettare le *schedule* al prezzo pesantissimo di rischi alla sicurezza stradale. Il quadro in cui si trovano a operare gli autotrasportatori, spezzini e non, che lavorano con il porto e con il terminal container, è ormai insostenibile e rischia di trasformarsi in una vera e propria polveriera».

Ad affermarlo è la Community portuale spezzina, che rappresenta agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali e che lancia un vero e proprio appello alle istituzioni, soprattutto all'Autorità di sistema portuale e la dogana, affinché, insieme con gli operatori che gestiscono il porto, mettano a punto una strategia di intervento tale da incidere sul caos che caratterizza le attese ai varchi.

«Per troppo tempo - afferma Sergio Landolfi, presidente dell'Associazione spezzina degli Spedizionieri Doganali - **ci hanno volutamente confinato su fronti contrapposti, quando invece i nostri interessi sono sempre stati, e oggi più che mai, comuni.** Autotrasporto, comunità degli operatori portuali e comunità locale spezzina sono tessere dello stesso mosaico ed è per questo motivo che oggi lanciamo l'idea di una alleanza funzionale che consenta una razionalizzazione dei flussi di traffico da e per il porto, un abbattimento dell'inquinamento e il recupero di condizioni di lavoro umane per gli autotrasportatori».

«I problemi - secondo la Community di La Spezia - non si risolvono da soli e il ripetersi dei blocchi e del congestionamento nei piazzali fornisce un segnale pericoloso per un porto che è cresciuto e si è affermato solo in virtù della sua efficienza operativa» scrive la community spezzina in una nota.

Toremar tra porto e calcio

Il gruppo di Onorato sponsor del Livorno e big delle banchine ■ ZUCCHELLI IN CRONACA

ECONOMIA E SPORT » PARLA L'AD SAVELLI

Toremar sponsor del Livorno «Salto di qualità fra porto e calcio»

Il numero uno della compagnia di navigazione: «Sappiamo quanto la città è attaccata agli amaranto L'accordo vale per questa stagione e faremo la nostra parte. Il futuro? Vedremo cosa fare»

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Sulle maglie amaranto torna uno sponsor "vero", dopo che per anni sul petto dei calciatori labronici ha campeggiato il logo prima di Banca Carige e poi direttamente del gruppo Spinelli per via dei legami personali del gran patron genovese. È Toremar, la compagnia di navigazione che, nata pubblica oltre quarant'anni fa a Livorno per assicurare i collegamenti con le isole dell'Arcipelago, l'armatore **Vincenzo Onorato** ha rilevato nel 2011 dalla Regione Toscana e ora è inserita nel gruppo di famiglia insieme a Moby e a Tirrenia.

«Sappiamo bene quanto è attaccata alla maglia la tifoseria livornese: ben rappresenta il grande cuore della città», dice da Hong Kong l'amministratore delegato di Toremar, **Matteo Savelli**: «È una città che vuole tornare al più presto nei grandi palcoscenici del calcio che conta: noi faremo tutto quanto il possibile per aiutare questo sogno dei livornesi».

Savelli precisa che si tratta di una sponsorizzazione che vale per questa stagione: «Ci auguriamo che sia positiva, per quanto riguarda il futuro non ci possiamo sbilanciare adesso. Poi ci metteremo di nuovo intorno a un tavolo per vedere se sarà possibile fare qualcosa, intanto godiamoci questo bel momento».

Per adesso, a partire da domenica pomeriggio, cioè dal match casalingo contro il Giana Erminio il logo della compagnia di navigazione figurerà sulle maglie dei ragazzi agli ordini di mister Sottil. Anzi, già dal giorno prima se pensiamo che l'intesa prevede che la sponsorizzazione riguardi anche la formazione Berretti (in campo a Arzachena sabato alle 15). Proprio con la trasferta sarda debutterà anche l'altra forma di sponsorizzazione: in caso di partite di campionato in Sardegna, entrambe le squadre amaranto viaggeranno a bordo delle navi del gruppo Onorato.

L'amministratore delegato di Toremar fissa lo sguardo sul salto di qualità: e se parlando di calcio chiunque può ben capire di quale sogno possa trattarsi, non è un segreto che il gruppo armatoriale della famiglia Onorato abbia puntato su Livorno molte delle proprie carte anche sul fronte dell'economia del mare.

«Siamo diventati il principale operatore del porto di Livorno», dice Savelli. Il riferimento non è tanto al fatto che è storicamente a Livorno il quartier generale di Toremar (prima nella zona di via Calafati e adesso in piazzale dei Marmi): semmai sembra fissare lo sguardo sulla trasformazione che, nel corso dell'ultimo anno, ha portato il gruppo a non esser più solo cliente con Moby e Tirrenia, anzi è sbarcato a terra andando alla conquista di spazi e centralità. Ad esempio, ha ottenuto il controllo dell'agenzia marittima Renzo Conti srl e, soprattutto, del terminal ro/ro Ltm Autostrade del Mare srl. Non solo: in tandem con un partner di rango com'è Msc, tramite la controllata Sinergest ha vinto la gara per la privatizzazione della Porto 2000, la società che gestisce il porto traghetti e crociere (ed è in attesa dell'aggiudicazione definitiva dall'inizio dello scorso mese di aprile). Insomma, se è a Livorno che è andata all'attacco la compagnia di **Manuel Grimaldi**, l'altro big delle flotte, facendone un terreno di scontro di valenza nazionale, non si può proprio dire che il gruppo Onorato sia rimasto alla finestra senza passare al contrattacco.

È da dire che il gruppo si presenta con il logo Toremar: il marchio Moby a Livorno porta con sé indelebile il ricordo della sciagura che il 10 aprile di 26 anni fa è costata la vita a 140 marittimi e passeggeri.

Oggi verrà presentata ufficialmente la sponsorizzazione da parte del gruppo Onorato. Stiamo parlando – come tiene a ribadire la holding della casa-madre – del «numero uno al mondo per numero di letti e del numero uno in Europa per capacità passeggeri», con 1.750 dipendenti, «di cui circa 4.500 italiani, inclusi gli stagionali», viene puntualizzato tornando a insistere sull'aspetto-chiave dello scontro con Grimaldi.

La flotta collega alla terraferma isole come l'Elba e la Capraia, la Sardegna e la Corsica, e questo lo sappiamo. Ma anche la Sicilia, le Tremiti e Malta più, nel mar Baltico, la Russia e la Scandinavia. Totale: 41 mila partenze per 30 porti con 47 navi («tutte battenti bandiera italiana»).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Forestali e futuro su Livorno

LIVORNO - Può sembrare abbastanza strano, eppure una parte non piccola della città labronica ignora che sul "suo" porto si svolgono traffici che hanno valenze internazionali di primissimo livello sia per la bilancia dell'export, sia per l'indotto locale. Gli arrivi della cellulosa e più genericamente dei forestali sono da sempre un "must" per le banchine

Antonio Fulvi

(segue a pagina 10)

Forestali e futuro

labroniche, anche grazie alla posizione strategica rispetto al polo europeo delle cartiere, in quel di Lucca. Eppure il traffico dei forestali sembra quasi una faccenda di dettaglio rispetto ai conclamati record (o non record) nei contenitori e nel totò.

Proprio a Lucca, dove sono convenuti anche gli osservatori di altri porti concorrenti che ovviamente cercano di rubare a Livorno qualche traffico del settore - come si dice: piatto ricco, mi ci ficco - il tema oggi in grande spolvero sulle sorti del terminal La Darsena è rimbalzato di incontro in incontro. La Cilp ovviamente rassicura: un contratto d'affitto "Blindato" fino al 2028 e gli investimenti realizzati sul terminal non mettono a rischio né i traffici né gli ulteriori progetti per i forestali. Ma sull'argomento forse sarà il caso che anche [redacted] di sistema di Stefano Corsini - che di questi tempi ha finalmente chiuso un periodo di mutismo e sta prendendo posizioni concrete - faccia conoscere la sua posizione. Perché tutti abbiano la possibilità di programmare, di investire e di avere certezze.

Il Tirreno

Ecco tutti i componenti dell'organismo di partenariato

PIOMBINO

L'Autorità portuale ha convocato per il 25 ottobre l'Organismo di partenariato della risorsa mare, pensato dal Governo come soggetto con funzioni consultive e luogo deputato al coinvolgimento delle categorie produttive, un tempo presenti nei comitati portuali.

«Considero il tavolo di Partenariato il momento di aggregazione al consenso attorno a una visione concertata delle strategie di sviluppo del sistema – dice il presidente **Stefano Corsini** – da questo organismo mi aspetto le idee e l'impegno a perseguire gli obiettivi comuni».

Questi i membri dell'Organismo: fanno parte della componente istituzionale il presidente Stefano Corsini, **Giuseppe Tarzia** (capitaneria Livorno); **Rossella Loprieno** (capitaneria Piombino). Gli armatori, rappresentati da Confitarma, hanno scelto **Piero Neri** come membro effettivo e **Fabrizio Freschi** come supplente. In rappresentanza degli industriali, per Confindustria è stato nominato **Alberto Ricci**, con **Gabriele Martelli** supplente.

Per le Imprese Ancip ha individuato **Enzo Raugei** e **Marco Dalli** come supplente, quest'ultimo è anche designato a sostituire in caso di necessità il membro effettivo di Assiterminal, **Enio Lorenzini**. Infine **Federico Barbera** e **Carlo Torlai** (supplente) sono i nominativi di Fise Uniport.

Passando alla categoria degli spedizionieri, saranno **Gloria Dari** e **Maurizio Macera** in supplenza a rappresentare Fedespedi nel tavolo di partenariato, mentre per la categoria degli operatori logistici intermodali, Assofer ha designato **Guido Cazzola** come prima scelta e **Guido Niccolini** come supplente e Agens/Fedetrasporto ha individuato in **Stefano Mansani** il proprio membro effettivo (supplisce in sua assenza **Alessandro Masini**). Passando alle imprese ferroviarie, due sono le associazioni, Agens (**Stefano Mansani** e **Alessandro Masini** come supplente) e Fercargo (**Mauro Pessano** e **Andrea Epifori**); gli agenti marittimi saranno rappresentati da Federagenti e in particolare da **Enrico Bonistalli** e **Laura Miele** (supplente). Passando al turismo e al commercio: Confcommercio ha designato **Francesca Marcucci** e Confesercenti/Confindustria/Lega Coop **Massimo Marini** e **Alessia Prosperi** supplente. Per completare il mosaico del nuovo organo mancano all'appello due dei tre rappresentanti dei lavoratori (per ora è giunta soltanto la designazione di **Maria Luisa Lironi**, per la Filt Cgil) e quello dell'Autotrasporto, ma il tavolo di Partenariato potrà essere convocato anche nelle more della sua piena composizione.

Convocato per il 25 ottobre a Piombino, si riunisce l' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Livorno, 17 ottobre 2017 - L' AdSP dell' Alto Tirreno ha convocato per la mattina del 25 ottobre, presso la sede di Piombino, l' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, pensato dal Governo come soggetto con funzioni consultive e luogo deputato al coinvolgimento delle categorie produttive, un tempo presenti nei comitati portuali. " Considero il Tavolo di Partenariato il momento di aggregazione al consenso attorno a una visione concertata delle strategie di sviluppo del Sistema - ha detto il presidente Corsini -; da questo organismo mi aspetto le idee e l' impegno a perseguire gli obiettivi comuni". L' Organismo è composto da membri designati dalle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative dei seguenti settori: armatori, industriali, operatori portuali, spedizionieri, operatori logistici intermodali, operatori ferroviari, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori, lavoratori delle imprese, operatori del turismo o del commercio. Questi i membri attualmente di diritto e designati dell' Organismo: fanno parte della componente istituzionale Stefano Corsini (presidente dell' Adsp dell' Alto Tirreno), Giuseppe Tarzia (Capitaneria Livorno); Rossella Loprieno (Capitaneria di Piombino).

Gli armatori, rappresentati da Confitarma, hanno scelto Piero Neri come membro effettivo e Fabrizio Freschi come membro supplente. In rappresentanza degli industriali, per Confindustria, è stato nominato Alberto Ricci, mentre Gabriele Martelli avrà le funzioni di membro supplente. Sono tre, invece - sei se consideriamo i membri supplenti- gli operatori designati dalle imprese ex art. 16 e 18: Ancip ha individuato Enzo Raugei e Marco Dalli come membro supplente, quest' ultimo è stato anche designato a sostituire in caso di necessità il membro effettivo di Assiterminal, che è Enio Loreznini. Infine Federico Barbera e Carlo Torlai(supplente) sono i due nominativi di Fise Uniport. Passando alla categoria degli spedizionieri, saranno Gloria Dari e Maurizio Macera in supplenza a rappresentare Fedespedi nel tavolo di partenariato, mentre per la categoria degli operatori logistici intermodali, Assofer ha designato Guido Cazzola come prima scelta e Guido Niccolini come supplente e Agens/Fedetrasporto ha individuato in Stefano Mansani il proprio membro effettivo (supplisce in sua assenza Alessandro Masini). Passando alle imprese ferroviarie, due sono le associazioni chiamate a designare propri componenti all' interno dell' organismo consultivo di Palazzo Rosciano: Agens (Stefano Mansani e Alessandro Masini come supplente) e Fercargo (Mauro Pessano e Andrea Epifori); gli agenti marittimi

saranno invece rappresentati da Federagenti e in particolare da Enrico Bonistalli e Laura Miele (la seconda come membro supplente). Passando al turismo e al commercio: Confcommercio ha designato Francesca Marcucci e Cofesercenti/Confindustria/Lega Coop ha scelto Massimo Marini e Alessia Prosperi come supplente. Per completare il mosaico del nuovo organo mancano all' appello due dei tre rappresentanti dei lavoratori (per ora è giunta soltanto la designazione di Maria Luisa Lironi, per la FILT CGIL) e quello dell' Autotrasporto, ma il tavolo di Partenariato potrà essere convocato anche nelle more della sua piena composizione. Inoltre, nel tavolo siederanno, quando verranno trattati argomenti di interesse, anche i rappresentanti di Assocostieri. Presto saranno definite dalla Conferenza Nazionale di coordinamento delle Adsp le linee guida di cui all' art.2 comma 2 del DM 18 novembre, con le quali verranno forniti i criteri per selezionare l' associazione più rappresentativa di ciascuna categoria. In ogni caso, ai fini dell' esame degli argomenti citati dall' articolo 11 bis della novellata legge 84/94, quelle categorie che hanno designato più nomi dovranno fin d' ora esprimersi con un' unica voce. L' organismo esprimerà i suoi pareri secondo il metodo del consensus: spetterà al presidente dell' Autorità di Sistema Portuale fare la sintesi tra le posizioni emerse nel corso della seduta, in ordine ai contenuti degli interventi dei membri dell' Organismo.

IL TELEGRAFO ECONOMIA

LA REVISIONE DELLE CARICHE

MOLTO DELICATA APPARE LA REVISIONE DEGLI ORGANICI, NECESSARIA PER L'UNIFICAZIONE TRA LIVORNO E PIOMBINO, IN PARTICOLARE PER QUANTO RIGUARDA LE PIÙ ALTE CARICHE

Risorsa mare, vertice a Piombino Ecco tutti i soggetti del tavolo

Authority, Capitanerie, associazioni di categoria ed enti locali

SI TERRÀ a Piombino – e anche questo ha un preciso significato nel quadro del "sistema" portuale – la prima riunione del "Tavolo del partenariato della risorsa mare", organo consultivo importante dell'Autorità portuale del Tirreno settentrionale. L'ha deciso il presidente Stefano Corsini, convocando il tavolo per mercoledì prossimo 25 ottobre alle 10,30. Del tavolo fanno parte oltre ai comandanti delle Capitanerie anche i rappresentanti delle associazioni di categoria del lavoro portuale, dei sindacati, dei Comuni del sistema (Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo) del trasporto marittimo e dell'autotrasporto. La normativa si rifà a quella europea del partenariato della risorsa del mare.

LA RIUNIONE non è soltanto un atto formale, per quanto il Tavolo sia per legge solo consultivo. Il presidente Corsini ha voluto riunire le categorie portuali in vista del comitato portuale di fine mese che dovrà approvare i bilanci dell'Authority lanciare il programma della revisione del piano regolatore portuale e presentare anche l'unificazione degli organici delle ex Autorità portuali di Livorno e di Piombino. Tutti temi sui quali gli uffici stanno lavorando da tempo e che dovrebbero finalmente essere ufficializzati. Molto delicata appare la revisione degli organici, necessaria per l'unificazione tra Livorno e Piombino, in particolare per quanto riguarda le più alte cariche: a Livorno ci sono otto funzioni di vertice mentre a Piombino ce ne sono tre. E' scontato che a Piombino venga creato un direttore del porto, che risponda direttamente al comitato di gestione del "sistema", carica per la quale è designato (al momento in modo ufficioso) l'attuale facente funzione di segretario generale Claudio Capuano. Non sarà però il Tavolo del partenariato ad avere l'informativa sull'unificazione, perchè sono ancora in corso gli incontri con le componenti sindacali e le altre. Inoltre quasi certamente nello stesso giorno di mercoledì 25, saranno riunite anche le "vecchie" commissioni consultive, tutt'ora in carica, per alcuni adempimenti formali, prima del loro definitivo scioglimento.

PORTO L'incontro dovrà dare il via al confronto per lo sviluppo

MASTERPLAN

In una riunione successiva si parlerà delle idee per il terminal crociere

SUL PIANO dei lavori della "macchina" per il porto, va registrata anche la riunione, in programma per dopodomani 20 ottobre in Fortezza Vecchia dalle 15, sul lavoro affidato un anno fa dalla Regione ("Dibattito pubblico regionale sui progetti di riqualificazione del porto di Livorno") alla specialista francese Sophie Guillain, che ha raccolto i pareri non solo livornesi, ma in ambito territoriale regionale anche sul progetto della piattaforma Europa e sul masterplan della nuova stazione marittima delle crociere. Un'occasione anche per fare il punto sulle posizioni del Comune sul waterfront che riguarda in particolare proprio il nuovo comparto della stazione passeggeri, tema sul quale il sindaco Nogarin ha già detto a più riprese di avere le proprie idee, non tutte coincidenti con quelle dell'Autorità portuale e della stessa Regione.

A.F.

I punti

Le strategie

Un confronto sulle linee di sviluppo di Livorno e Piombino con tutti i soggetti interessati agli scali marittimi e ai traffici sulle banchine

Il direttore

Verrà affrontata la questione del direttore a Piombino, per ora si parla di Claudio Capuano, già facente funzione dopo l'uscita di scena di Guerrieri

Crociere, Salerno aspetta i dragaggi

Sarà il 2018 l'anno della ripresa del traffico crocieristico in Italia. In particolare, per Napoli e Salerno la ripresa sarà più scaglionata: il primo crescerà, il secondo manterrà ancora una flessione in attesa dei dragaggi che dovrebbero partire l'anno prossimo. Per Salerno si prevede una riduzione di circa 17 mila croceristi, passando da 79 mila a 60 mila. Gli approdi diminuiranno da 48 a 42. Il calo di Salerno, secondo il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, «è dovuto principalmente sia alle scelte delle compagnie crocieristiche di approdare a largo di altri scali della Campania sia ai fondali attualmente insufficienti per il pescaggio delle navi da crociera di grande dimensione. I lavori di dragaggio inizieranno nell'autunno del 2018, e, una volta conclusi, consentiranno al porto di Salerno di incrementare il traffico legato alle crociere». Complessivamente, rende noto l'Adsp, il capoluogo campano e Salerno nel 2018 supereranno il milione e cento mila croceristi.

L'anno che si sta chiudendo ha registrato una flessione per il mercato crocieristico nell'intero Paese. Napoli resta al terzo porto nella graduatoria per movimento dei passeggeri. In termini di accosti i porti della Campania sono anch'essi al terzo posto. Per il prossimo anno le previsioni indicano una ripresa del traffico per l'Italia, ed anche per Napoli, con una inversione di tendenza rispetto a quanto si sta determinando quest'anno.
Si tratta di un fatto positivo, considerando che gli anni successivi, il 2019 e il 2020 in particolare, saranno decisivi per il futuro del mercato crocieristico visto che cominceranno ad entrare in esercizio le nuove navi attualmente in costruzione, determinando un forte ampliamento dell'offerta a livello mondiale. Si tratta quindi di arrivare preparati ai prossimi anni.
Per i porti della Campania molto dipenderà dalle politiche che si determineranno nella allocazione dei traffici tra gli scali dell'intera regione. «Salerno potrà diventare player strategico con il completamento degli escavi, al 2020, per utilizzare le potenzialità della splendida stazione marittima», commenta l'authority campana in una nota.

Nel corso dei prossimi anni, a partire dal 2018, sarà decisivo quanto potrà essere deciso sugli altri scali (Amalfi e Sorrento), che oggi accolgono approdi crocieristici a largo, determinando dispersione da un lato e e congestione dall'altro. Per Napoli le previsioni di traffico al 2018 prevedono una crescita intorno al 5 per cento degli approdi e del 10 per cento dei passeggeri: 385 scali nel 2018, 350 del 2017, totale 1.092.000 croceristi contro 950 mila.

Messina Delrio e De Vincenti rassicurano sui porti e sulla Zona economica speciale

Le promesse dei ministri

«I benefici della Zes saranno estesi anche all' Area dello Stretto»

Messina Le definisce «polemiche non motivate». Giura che, per lui e per il Governo di cui fa parte, «il porto di Messina non è affatto secondo ad altri porti». E assicura che «continueranno il confronto e il dialogo con il territorio». Graziano Delrio rompe il silenzio su Messina, Milazzo, l' Autorità portuale e la Zona economica speciale. «Per quanto riguarda la Zes - esordisce così il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture - la sede portuale di Messina sarà sicuramente inclusa. Come Governo, assieme al collega De Vincenti, abbiamo impostato un lavoro che prevede l' estensione delle Zes alle Autorità di sistema portuale nel complesso. Messina e Gioia Tauro hanno pari dignità, e tra l' altro insieme costituiscono un sistema molto forte, quindi la Zes sarà estendibile anche al porto di Messina». E il discorso si sposta proprio sul porto: «Il progetto di unione non è annessione di una sede ma creazione di una entità fortissima che sarebbe la prima in Italia per container e passeggeri». Stessi concetti ribaditi ieri a Messina dal ministro per la Coesione territoriale Claudio De Vincenti.

Pagg. 20 e 23.

Gazzetta del Sud

I ministri dei Trasporti e della Coesione territoriale cercano di dare rassicurazioni sull' Autorità portuale e sulla Zona economica speciale

Delrio e De Vincenti: lo Stretto è strategico

«Messina e Milazzo non saranno esclusi dalla Zes, ci sarà pari dignità con Gioia Tauro»

Lucio D' Amico Messina Le definisce «polemiche non motivate». Giura che, per lui e per il Governo di cui fa parte, «il porto di Messina non è affatto secondo ad altri porti». E assicura che «continueranno il confronto e il dialogo con il territorio».

Graziano Delrio rompe il silenzio su Messina, Milazzo, l' Autorità portuale e la Zona economica speciale. «Per quanto riguarda la Zes - esordisce così il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture - la sede portuale di Messina sarà sicuramente inclusa. Come Governo, assieme al collega De Vincenti, abbiamo impostato un lavoro che prevede l' estensione delle Zes alle Autorità di sistema portuale nel complesso. Messina e Gioia Tauro hanno pari dignità, e tra l' altro insieme costituiscono un sistema molto forte, quindi la Zes sarà estendibile anche al porto di Messina».

E il discorso si sposta proprio sul porto: «L' attenzione verso la sede portuale di Messina è alta, anche grazie al lavoro di collegamento costante con i parlamentari che sostengono il Governo. Il progetto di unione non è annessione di una sede ma creazione di una entità fortissima che sarebbe la prima in Italia per container e passeggeri. Molte Autorità portuali stanno oggi accelerando sulla unione perché ne stanno già sperimentando i vantaggi». E qui Delrio si ferma.

Ma su questi temi ieri sono intervenuti anche il candidato del Pd alla presidenza della Regione siciliana Fabrizio Micari e il ministro per la Coesione territoriale e per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, che ieri è stato a Messina, prendendo parte al vertice in Prefettura dedicato al Masterplan ed effettuando poi un sopralluogo agli approdi di Tremestieri. Le dichiarazioni di De Vincenti, più o meno, sono sulla stessa lunghezza d' onda.

«Ho incontrato durante la discussione sulla riforma per primi proprio gli operatori portuali di Messina - afferma il ministro - perché mi rendo conto della importanza strategica per il Paese intero del porto dello Stretto.

Continueremo il confronto insieme nelle prossime settimane.

La sede portuale di Messina, per esempio, ha avuto la concessione, unico caso con Salerno, della

proroga dell' autonomia rispetto all' accorpamento con Gioia Tauro, per valutare meglio questo passaggio. Inoltre abbiamo lavorato con la Regione costantemente, per oltre un anno come Ministero e con le istituzioni della città per sbloccare il porto di Tremestieri, che finalmente parte dopo anni di attesa. Sempre pensando alla connessione con Messina, sono state ordinate con FS due nuove navi per potenziare i collegamenti dello Stretto.
Non ci sono per noi figli di un dio minore, e Messina è al pari delle altri sedi portuali».
Anche Per Micari, «il porto di Messina non è certamente secondo ad altri, continueremo il confronto e il dialogo con il Governo nazionale per trovare soluzioni che, tutelando le specificità di un' area strategica quale quella dello Stretto, si inseriscano in una logica di connessione con altre realtà portuali. Messina certamente ha le caratteristiche per poter aspirare ad essere inclusa nella Zes. Il nuovo Governo regionale avrà il compito di ridiscutere con il Governo nazionale l' estensione delle agevolazioni fiscali, burocratiche e normative previste per le Zone economiche speciali».

Porto e piastra logistica: 130 mln

La "voce" più consistente

Per quanto riguarda la piastra logistica al servizio del nuovo scalo portuale d i Tremestieri, nel Masterplan di Messina è stato inserito un maxi finanziamento di oltre 38 milioni che dovrebbe facilitare l' avvicinamento di partner privati capaci di divenire anche gestori di questo spazio. L' investimento complessivo è stimato in 65 milioni di euro che con i 72 previsti dalla gara d' appalto per il porto fa salire l' intera operazione Tremestieri a oltre 130 milioni e si tratta della prima voce in assoluto del "Patto per Messina".
L' area interessata è di 115.000 metri quadri e si sviluppa da Zafferia a S. Lucia sopra Contesse, tra la statale ed il mare. Previste tre strutture, una di stoccaggio del secco, una del freddo e una per i servizi doganali. Inoltre, ci sarà anche u collegamento diretto con la ferrovia e con lo svincolo di San Filippo, oltre che con il nuovo porto.
L' Autorità portuale si è anche resa disponibile a inserire nella progettazione strategica richiesta dal Ministero la "via del mare", il collegamento fra la piastra e il porto di Tremestieri.

Gazzetta del Sud

Delrio punta su Palermo, Catania e Augusta

Il ministro dei trasporti ha esaltato i sistemi portuali della Sicilia occidentale e di quella orientale, senza neppure un cenno allo Stretto. L' esclusione di Messina dalle Autorità portuali e dalle Zes crea imbarazzo nel Governo e nel Pd

L' atteggiamento incomprensibile del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio sulle vicende dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo e della Zona economica speciale sta creando profondo imbarazzo all' interno dello stesso governo Gentiloni e della coalizione che lo sostiene. Il candidato alla presidenza della Regione siciliana Fabrizio Micari, i deputati messinesi che lo sostengono e lo stesso ministro per la Coesione territoriale De Vincenti atteso per oggi a Messina - (presiederà un vertice in Prefettura sul Masterplan, poi si recherà al porto di Tremestieri e, alle 17,30, incontrerà a Villa Cianciafara a Larderia i sostenitori di Micari) -, sono pronti a prendere le distanze anche ufficialmente. Delrio ieri è stato a Palermo, prima a inaugurare il nuovo tracciato ferroviario Campofelice di Roccella-Ogliastrillo, sulla linea Palermo-Messina, poi nella sede dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, accolto dal presidente Pasqualino Monti. Ha tracciato gli futuri della portualità siciliana, senza fare cenno a Messina e allo Stretto. E non si fanno attendere le reazioni politiche. «La vicenda dell' istituzione delle "Zes" sta assumendo aspetti paradossali - afferma il senatore Bruno Mancuso di Alternativa Popolare -, è incomprensibile l' eventuale esclusione di una Zona economica speciale nel territorio provinciale di Messina in area ex Asi del Comune di Pace del Mela. Presenterò, in occasione della discussione sulla legge finanziaria, emendamenti di modifica all' impianto della legge sulle Zes. Se tali emendamenti non dovessero essere recepiti, assumerò un atteggiamento diverso da quello portato avanti sino ad ora nei confronti del Governo nazionale fino alla conclusione della legislatura». Durissimo anche il documento firmato dal movimento CapitaleMessina: «Cos' altro ancora dobbiamo sopportare! Ormai abbiamo perduto anche la possibilità di avere la Zes nel nostro territorio, occasione preziosa per attrarre investimenti in un' area già gravemente penalizzata da una crisi economica strutturale. Perché come apprendiamo dalla Gazzetta, e come noi avevamo previsto, il Governo ha deciso: le Zone economiche speciali in Sicilia saranno due, Catania e Palermo, sedi per l' appunto di Autorità portuale. Mentre la Regione Calabria ha esteso i confini della Zes di Gioia Tauro, sistema al quale verranno accorpati i nostri porti, a Lamezia e Reggio, certo non a Giammoro. Ed é

anche naturale che sia così, una classe politica degna di questo nome, difende innanzitutto gli interessi del proprio territorio; e così sarà in futuro ogni volta che a Gioia Tauro si dovrà decidere: gli interessi da privilegiare saranno prima di tutto quelli calabresi. Chissà se qualcuno a Messina avrà ancora il coraggio di considerare un affare l' accorpamento con Gioia Tauro! Ma siamo solo all' inizio. I danni causati dal passaggio del nostro sistema portuale sotto la potestà di Gioia Tauro li continueremo a vedere, ne siamo certi. Ed i fatti stanno purtroppo dimostrando che la battaglia per la difesa dell' Autorità portuale messinese non era una battaglia di nicchia o di retroguardia. Una battaglia che la classe politica messinese non ha voluto combattere, o lo ha fatto senza convinzione».

Messina. Del Rio "La città avrà la ZES"

Postato da Economia Sicilia il 17/10/17
"Lunedi' e' stata una buona giornata in Sicilia, che ci ha consentito di fare il punto sullo stato di avanzamento di varie opere di cui beneficera' tutta l' isola. Mi sembra utile , visto alcune polemiche non motivate, tornare a parlare del porto di Messina, che non e' affatto secondo ad altri porti nell' azione di Governo e con cui continueranno il confronto e il dialogo. Per quanto riguarda la Zes la sede portuale di Messina sara' sicuramente inclusa. Come Governo, col collega De Vincenti, abbiamo impostato un lavoro che prevede l' estensione della Zes alle Autorita' di Sistema Portuale nel complesso. Messina e Gioia Tauro hanno pari dignita', e tra l' altro insieme costituiscono un sistema molto forte, quindi la Zes sara' estendibile anche al porto di Messina". Cosi' il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. "L' attenzione verso la sede portuale di Messina e' alta, anche grazie al lavoro di collegamento costante con i parlamentari che sostengono il Governo. Il progetto di unione non e' annessione di una sede, ma creazione di una entita' fortissima che sarebbe la prima in Italia per container e passeggeri. Molte Autorita' Portuali - aggiunge - stanno oggi accelerando sulla Unione perche' ne stanno gia' sperimentando i vantaggi". "Ho incontrato durante la discussione sulla riforma per primi proprio gli operatori portuali di Messina perche' mi rendo conto della importanza strategica per il Paese intero del porto dello stretto. Continueremo il confronto insieme nelle prossime settimane. La sede portuale di Messina, per esempio, ha avuto la concessione, unico caso con Salerno, della proroga dell' autonomia rispetto all' accorpamento con Gioia Tauro, per valutare meglio questo passaggio. Inoltre - spiega Delrio - abbiamo lavorato con la Regione costantemente, per oltre un anno come ministero e con le istituzioni della citta' per sbloccare il porto di Tremestieri, che finalmente parte dopo anni di attesa. Sempre pensando alla connessione con Messina, sono state ordinate con Fs due nuove navi per potenziare i collegamenti dello Stretto. Non ci sono per noi figli di un dio minore, e Messina e' al pari delle altri sedi portuali con cui continuare a ragionare per lavorare in modo cooperativo", conclude. (ITALPRESS).

Il cittadino di Messina

Il consigliere comunale afferma che la nostra città è stata del tutto abbandonata dalla pianificazione nazionale

Santalco: Messina la città esclusa dal Ministro Delrio

Da oltre un anno, dopo l' avvio delle Autorità di Sistema, la nostra città è stata del tutto abbandonata dalla pianificazione nazionale collegata al potenziamento della portualità. Il centro sinistra con in testa gli onorevoli Ardizzone e Garofalo hanno sponsorizzato, insieme al Sindaco Accorinti, l' accorpamento di Messina con Gioia Tauro dichiarando pubblicamente che questioni tecniche, economiche e logistiche vedevano nel nuovo sistema portuale collegato alla Calabria l' unica possibile soluzione per non veder emarginato il ruolo della città. In Consiglio Comunale abbiamo sollecitato con un ordine del giorno la soluzione di un' Area Integrata dello Stretto come possibile tipicità per il nostro territorio. Oggi coloro che hanno fatto parte della Commissione Ministeriale all' uopo istituita sono silenti, anzi sono impegnati in prima persona nella competizione regionale elettorale, ed alcuni docenti universitari sempre pronti a supportare la riforma Delrio non intervengono per denunciare il danno che Delrio ed il PD stanno procurando a Messina, che non solo non ha ottenuto il decreto per ottenere autonomia amministrativa all' interno dell' Autorità' di Sistema, ma fra l' altro non è destinataria di una "Zona Economica Speciale" . Ed il Sindaco, inoltre, non mette in campo pubblicamente un forte impegno per salvaguardare il ruolo strategico dello Stretto. Il Ministro Del Rio snobba la nostra città e pontifica lo sviluppo di Palermo e Catania, mandando a Messina solo il suo plenipotenziario Sottosegretario De Vincenti che viene a Messina per fare campagna elettorale al PD, ed una passerella in Prefettura per quanto riguarda il Master Plan. Chiediamo al Sindaco uno scatto di orgoglio non partecipando agli incontri organizzati oggi in città, stigmatizzando pubblicamente il comportamento omissivo del Ministro Del Rio, ed attendiamo una presa di posizione chiara del PD messinese sulle questioni che giornalmente la stampa messinese evidenzia sull' attuale stallo sulle questioni attinenti l' Autorità' di Sistema e la previsione di una terza Zes in ambito regionale.

infrastrutture Pronti 1.400 miliardi di dollari

Pioggia di investimenti cinesi nell' area del Mediterraneo ma la Sicilia è tagliata fuori

La Cina spenderà 1.400 miliardi di dollari per comprare porti lungo la "Via della Seta" e per costruire infrastrutture. La Sicilia, però, resta tagliata fuori per ora da questi investimenti. michele guccione PAGINA 2.

La Sicilia

Infrastrutture e sviluppo

«Per i porti siciliani le risorse ci sono servono i progetti»

Il ministro Delrio a Palermo rilancia il cluster marittimo «Le autorità portuali abbiano chiara l' azione da svolgere»

Giuseppe BiancaPalermo. Il rilancio del "sistema Sicilia" e del cluster marittimo, passa da un' interlocuzione forte con le istituzioni che cancelli la fotografia attuale del porto di Palermo oggi non in grado di affrontare le sfide di competitività che lo attendono al varco. L' ottimismo di Graziano Delrio, ieri protagonista di una visita alla sede dell' Autorità di Sistema portuale del mare della Sicilia occidentale si mescola al realismo necessario per creare gli spunti di una ripartenza forte: «Palermo è in ritardo - ha detto il ministro - deve correre perché finora le condizioni in cui ha operato non sono state adeguate a un grande porto del Mediterraneo». La sua analisi trova il conforto della testimonianza diretta di Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale per cui: «Palermo merita un porto che sia all' altezza della sua città».

Delrio, accompagnato dal sottosegretario Faraone e dal sindaco di Palermo Orlando, ha trovato ad accoglierlo oltre Monti, Salvatore Gravante, direttore marittimo della Sicilia occidentale.

Per il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: «l' economia portuale è un tema decisivo, se riusciamo a interpretare fino in fondo l' economia del mare saremo protagonisti dello sviluppo. Il porto di Rotterdam da solo muove i container mossi in tutti i porti italiani. Tutti progettano bacini di carenaggio e nessuno li ha mai costruiti». Delrio ha quindi spiegato che: «ognuna delle Autorità portuali deve avere chiara la propria azione peculiare. Credo sia stata ad esempio un' ubriacatura quella di programmare grandi piazzali da container in tutti i porti, alcuni dei porti, come questo, sono a vocazione turistica».

Il porto di Palermo secondo Delrio deve risorgere con una strategia mirata: «Sono felice che Pasqualino Monti sia venuto a qui perché era uno dei migliori elementi che avevamo a disposizione: adesso che la nuova legge snellisce la burocrazia, bisogna procedere velocemente sulla progettualità con la collaborazione di tutto il comparto. Non esistono problemi di risorse, abbiamo più soldi che progetti: bisogna metterne in campo di altissimo respiro, chi arriva al porto deve trovarlo bello, all' altezza della

città, non può sbarcare tra camion e silos».
I progetti da mandare avanti riguardano Sant' Erasmo, sulla falsariga della Cala con interventi a bassissimo impatto, strutture leggere e temporanee, che possano integrare i pescatori e contribuendo così alla riqualificazione di una importante area. L' idea generale è quella fare del porto una cerniera tra mare e città. Si sta inoltre preparando il lancio di un concorso di idee per la comunità internazionale dei progettisti per la realizzazione del nuovo terminal crociere al Sammuzzo, e del terminal polifunzionale al molo Piave che, oltre a sostituire gli attuali silos non più coerenti con la nuova immagine del porto, accoglierà gli uffici attualmente allocati negli edifici che oggi costituiscono una barriera su via Crispi. Centotrentacinque milioni sono già stati sbloccati.
Questa la ricostruzione dettagliata che ha effettuato il presidente Monti non nascondendo l' ambizioso progetto di riqualificazione. Ricostruire un rapporto "sconnesso" oggi con le borgate marinare puntando al diporto, ma anche alla piccola pesca.

GIUSEPPE BIANCA

Porto di Palermo, Delrio: "Abbiamo più soldi che progetti"

Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio , ha visitato ieri, a Palermo, la sede dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. Ad accoglierlo il presidente Pasqualino Monti , il contrammiraglio, Salvatore Gravante , direttore marittimo della Sicilia occidentale e comandante del porto di Palermo, e il cluster marittimo. Palermo è in ritardo, deve correre "Palermo è in ritardo - ha detto il ministro - deve correre perché finora le condizioni in cui ha operato non sono state adeguate a un grande porto del Mediterraneo. Sono felice che Pasqualino Monti sia venuto fino a qui, perché era uno dei migliori elementi che avevamo a disposizione. Adesso che la nuova legge snellisce la burocrazia, bisogna procedere velocemente sulla progettualità con la collaborazione di tutto il comparto". "Non esistono problemi di risorse, - prosegue Delrio - abbiamo più soldi che progetti: bisogna metterne in campo di altissimo respiro, chi arriva al porto deve trovarlo bello, all' altezza della città, non può sbarcare tra camion e silos. Noi siamo pronti a fare la nostra parte, ci sono strumenti e capacità: il lavoro che riparte nel porto è un segnale di speranza per tutta la regione". "Abbiamo il duplice obiettivo di rafforzarne la capacità infrastrutturale, e di riconsiderare i rapporti percettivi, morfologici e funzionali con la città, riorganizzando le aree funzionali interne e ripensando anche tutto il sistema dell' interfaccia lineare con la città - ha dichiarato Pasqualino Monti -. S' avverte l' urgenza di recuperare i porticcioli di Sant' Erasmo, dell' Arenella e dell' Acquasanta, ricostruendo il rapporto, oggi sconnesso, con le borgate marinare che li ospitano, con un' economia basata non solo sul diporto, ma anche sulla piccola pesca, sul tempo libero, sul godimento del paesaggio. Centotrentacinque milioni sono già stati sbloccati". "Il porto è l' infrastruttura più debole della città" Presente al tavolo anche il sindaco Leoluca Orlando: "In una città dove l' avanzamento delle opere del trasporto urbano ha registrato un fortissimo impulso dopo ritardi e criticità, dove sono in ascesa i numeri dell' aeroporto, il porto è l' infrastruttura più debole, rimasta indietro rispetto alla città. E' il momento di sfruttare la trasformazione da Autorità portuale in Autorità di Sistema portuale che comprende il Val di Mazara, inglobando Trapani e Porto Empedocle, il cambio al vertice che ha portato a Palermo un presidente che ha trasformato il porto di Civitavecchia da approdo inesistente a scalo leader nel Mediterraneo, e la continuità data in Capitaneria dal comandante Gravante. Al ministro assicuro la piena collaborazione del Comune". E' intervenuto anche Donato

Carlea, provveditore alle Opere pubbliche, con una buona notizia: "Grazie alla collaborazione con l' AdSp del Mare di Sicilia occidentale e con il suo presidente Monti, posso annunciare che a breve potranno ripartire i lavori della stazione marittima".

Milano Finanza

Il programma della Fondazione Curella per i candidati

Tir o Zes per l' Isola

Serve attrarre investimenti dall' estero, dice Busetta. E creare delle aree speciali con condizioni di sicurezza, legalità, fiscalità di vantaggio dove sarà conveniente puntare. Senza dimenticare i grandi eventi come le Olimpiadi

Come può la Sicilia, una regione che ha circa 5 milioni di abitanti e che presenta tutte le patologie delle realtà a sviluppo ritardato, uscire da una crisi profonda che la attanaglia da anni? Come fare per colmare il gap con il resto dell' Italia, e dell' Europa, sia dal punto di vista dell' occupazione che dal punto di vista economico?
Mentre in una regione come l' Emilia-Romagna, su 4,5 milioni di abitanti lavorano in 2 milioni, in Sicilia serve un saldo occupazionale di poco meno di 1 milione. Servono opere infrastrutturali, come manutenzione strade, il completamento delle dighe, una corretta e produttiva gestione dei rifiuti, una erogazione efficiente e razionale dell' acqua, ma anche fiscalità di vantaggio semplificazione amministrativa e rafforzamento delle strutture tecniche dei comuni, oltre a un rafforzamento delle politiche sociali contro la povertà. Di questo e di tanto altro si è discusso, nella sede della Fondazione Curella, che in vista delle prossime elezioni regionali, ha presentato il programma per la Sicilia con una serie di consigli utili relativi all' economia, fisco e politica economica in genere per tutti i candidati.
«L' obiettivo deve essere quello di riuscire ad attrarre investimenti dall' esterno della nostra area», ha detto Pietro Busetta, presidente della Fondazione Curella, «e la strada che ci può aprire delle opportunità passa decisamente da una serie di condizioni, che sono poi le condizioni dello Stato minimo, come il completamento delle infrastrutture, la lotta alla criminalità organizzata, un cuneo fiscale differenziato con eliminazione della fiscalità sul lavoro, una fiscalità di vantaggio (o compensativa o di sviluppo come la si vuole chiamare) con tassazione unica ad una aliquota concorrenziale rispetto ai nostri competitor; infine, la semplificazione amministrativa e il rafforzamento delle strutture tecniche dei comuni». «Bisogna individuare dei (Tir) nei quali attuare tutte queste politiche immediatamente», ha sottolineato Pietro Busetta, «i Tir (Territori ad Incremento Rapido) o Zes (Zone Economiche Speciali) sono aree dove creare quelle condizioni di sicurezza, legalità, fiscalità di vantaggio, collegamenti integrati e quindi in grado di attrarre gli investimenti dall' esterno dell' area a seconda delle vocazioni

locali. Ovviamente si deve partire dall' ordinaria gestione come obiettivo imprescindibile, quindi dalla questioni essenziali come la manutenzione strade, il completamento dighe, la gestione dei rifiuti, l' erogazione dell' acqua, le politiche sociali contro la povertà, e la efficiente sanità per i residenti».
Alcuni esempi di interventi mirati: creazione di cinque territori ad incremento rapido nel settore industriale da individuare (Catania, Agrigento, Val Dittaino, Carini, Siracusa); messa in funzione del porto di Augusta per le navi portacontainer con Ponte sullo Stretto e alta capacità; obiettivo nel turismo di 40 milioni di presenze alla fine della legislatura con la creazione di territori ad incremento rapido per il turismo, dove concentrare attrazione di investimenti di grandi catene alberghiere come è stato fatto a Varadero o Sharm El Sheik, tra Kamarina e Licata; detassazione delle pensioni per i cittadini stranieri ma anche del resto del Paese che trasferiscano la residenza in Sicilia; polo sanitario per il Nord Africa con un bacino d' utenza di quasi 200 milioni di abitanti; organizzazione di grandi eventi (Olimpiadi 2032) Palermo 2032 come sede delle Olimpiadi e le conseguenti ed indispensabili strutture ricettive per il pubblico internazionale come centri congressi, palasport, stadi, grandi alberghi; creazione di una agenzia per l' attrazione di investimenti pubblica-privato con obiettivi precisati in termini quantitativi nei cinque anni del Governo.
(riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO

l' intervista

«Sud e Sicilia possono ancora rientrare negli investimenti»

Deandreis: «Le navi fanno più tappe, servono infrastrutture efficienti, intermodalità e scali alleati»

Palermo. «Non è esatto dire che il Sud e la Sicilia siano tagliati fuori dai grandi investimenti portuali nel Mediterraneo. Si tratta di un' area macroeconomica fondamentale in questo scenario, perché movimenta il 60% del traffico marittimo nazionale verso i Paesi dell' area Mena, cioè Medio Oriente e del Nord Africa. Nel nostro rapporto analizziamo le grandi dinamiche che si muovono attorno a noi, per capire come il Sud e la Sicilia possano inserirsi e non perdere tale opportunità».
A parlare è Massimo Deandreis, direttore generale di Studi ricerche Mezzogiorno, centro studi di napoli collegato a Intesa Sanpaolo, secondo cui per la Sicilia non è ancora detta l' ultima parola: «Dai porti dell' Isola passa il 13,3% delle merci via mare dirette dall' Italia, e il 29% di quelle del Sud. È la più importante piattaforma logistica per l' interscambio commerciale della filiera oil, l' 87% del totale nazionale, il 37% riferito all' area Mena».

Ma come è possibile che territori così piccoli e isolati dalle reti di trasporto terrestre e, in più, la Sicilia senza Ponte e Alta velocità, riescano a inserirsi in questi flussi di investimento?
«La Cina, prima assente dal Mediterraneo, ora è dominante, con un tasso di crescita degli investimenti dell' 841% negli ultimi 15 anni a fronte del +126% della Germania. Due Paesi lontani dal nostro mare, Cina e Germania, sono diventati i due principali competitor. L' Italia, malgrado la sua crescita bassa, è il quarto operatore dell' area Mena dopo gli Usa, con 70 mld di interscambio. Questo perchè le opportunità sono tante e hanno generato ingenti piani di investimenti sul portuale, il marittimo e la logistica, da quando il raddoppio del Canale di Suez ha reso più interessante un nuovo modello di shipping che consente maggiori economie di scala».
Quale?«Si è passati da navi medie da 8 mila container che caricano in un porto e scaricano solo nel porto di destinazione, a mega navi da 20mila container che fanno più tappe lungo la rotta, dove lasciano parte del carico e prendono altra merce, viaggiando così sempre piene. Per questo i cinesi stanno costruendo la "Via della seta" comprando porti lungo la rotta Shanghai-India-Arabia-Suez-Mediterraneo-

Atlantico verso il Nord Europa e gli Usa. Questo non sarebbe possibile via Panama. Dunque, queste navi dovranno passare da qui e dovremo essere bravi a intercettarle».
Ma in Italia contano Genova e Trieste e al Sud forse solo Gioia Tauro e Taranto.

Non le sembra un' utopia?
«No. La storia ci ha dimostrato che quando la porta è larga ce n' è per tutti. Genova e Trieste hanno un ruolo fondamentale, entrano nel cuore produttivo dell' Europa; al Sud, in una logica di gestione in tandem, Napoli-Gioia Tauro e Bari-Taranto possono essere altrettanto strategici. Ma c' è spazio anche per la Sicilia e la Sardegna, in una logica di trasporto Ro-Ro con Napoli che sia ben collegato con un efficiente trasporto via terra. Inoltre, la massa di merci che arriverà dovrà essere lavorata e serviranno tantissime aree, anche le nostre. Occorre accelerare l' ampliamento e l' ammodernamento delle infrastrutture portuali, realizzare i collegamenti intermodali, connettere le imprese con le rotte via mare attraverso movimentazioni merci nei porti più veloci ed efficienti. Il tempo e la velocità sono fondamentali per essere competitivi».
Il problema diventa politico...«Bisogna crederci e dare uno scenario di riferimento. Il processo è stato avviato con la riforma Delrio, con il ricambio della classe dirigente delle amministrazioni portuali, con più risorse e autonomia. Ma deve cambiare la visione: un porto non può essere solo della sua città. Napoli deve essere il porto di mezza Italia, Palermo deve essere un porto per un' area che va oltre la Sicilia. Quanto alle Zes, ce ne sono ovunque. Tangeri è diventato il principale competitor di Gioia Tauro non solo perchè attorno c' è una zona franca. Qui le Zes possono funzionare insieme all' efficienza di logistica e collegamenti terrestri».
m. g.

Il Secolo XIX

Incarico di Merlo in Msc, l' Anac accende un faro

LA SPEZIA. L' Anac ha aperto un' istruttoria sulla posizione di Luigi Merlo, attuale dirigente del gruppo Msc ed ex presidente, per due mandati, dell' Autorità portuale di Genova.
Secondo alcune segnalazioni pervenute all' Autorità nazionale anticorruzione, Merlo avrebbe dovuto aspettare almeno tre anni prima di ottenere un incarico retribuito da una società privata con la quale ha intrattenuto, durante la presidenza del porto, rapporti istituzionali: è il caso di Msc. Secondo Merlo, che non commenta l' apertura del "faro" dell' Anac, il suo caso non rientrerebbe in quelli vietati dalla legge. Il gruppo Msc è il secondo vettore al mondo nel settore del trasporto container ed è fra i leader nelle crociere.