



Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino: formazione e ricerca una priorità..."

(Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Lo shipping non diserta il primo dinner estivo..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Zona franca con gli effetti del codice dog..." (Il Secolo XIX)

"...Nove milioni per ampliare terminal auto..." (Il Secolo XIX, Informare)

"...Suez-Panama, guerra di sconti per le alleanze..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Porto di Genova bene ma non deve distrarsi..." (Ansa)

Livorno:

"...Comitato di gestione, decide il Tar ..." (La Nazione, Il Tirreno)

Bari:

"...Procedure portuali per Bari e Durazzo..." (Euro Puglia, Colonnenews)

Palermo:

"...Evento. A Palermo il career day del comparto..." (Avvenire)

"...La ripresa resta lontana..." (Giornale di Sicilia)

Catania:

"...Destagionalizzare attraverso i trasporti..." (La Sicilia)

"...Al ballottaggio con un solo candidato..." (Italia Oggi)

Cagliari:

"...Sulla guida dei porti sardi Massidda contro Deiana..."

(Il Messaggero Marittimo)

Focus:

"...Presentato Rapporto SRM..."

"...ZES..."

D'Agostino: formazione e ricerca una priorità

TRIESTE - Ottanta milioni di euro di budget, con un cofinanziamento variabile da progetto a progetto tra il 20 e il 100%, pari a circa 15 milioni di euro. Sono queste le risorse a disposizione dell'AdSp del Mare Adriatico orientale per il settore della progettazione europea.

Ampio il ventaglio dei programmi di finanziamento a cui l'Authority è riuscita ad attingere: Cef (Connecting Europe Facilities), Horizon 2020, Interreg Med, Interreg Spazio Alpino, Interreg Central Europe e Interreg Adriatic. Sono invece ben nove i progetti di cui l'Ente è attualmente partner: dalle infrastrutture (Napa4Core e Adri-Up) alla mobilità sostenibile per i crocie-

(continua in ultima pagina)

D'Agostino: formazione

risti (Locations), dall'Ict (Portis) alla progettazione di misure per la sostenibilità ambientale (Supair, Talk-Net), dallo studio per ottimizzare il trasporto ferroviario (AlpinnoCT, Isten) a quello per rendere più efficiente la collaborazione tra i diversi stakeholder portuali (Clusters 2.0). Mentre sono attualmente in fase di valutazione anche altri cinque pro-

getti

Per il presidente Zeno D'Agostino, «rafforzare il settore della ricerca attraverso i finanziamenti comunitari, nazionali e regionali è una priorità. In un porto competitivo serve una strategia che non valorizzi solo lo sviluppo delle infrastrutture, ma anche i settori della conoscenza e dell'innovazione, nonché il dialogo continuo con gli enti di formazione e ricerca del territorio. Oggi si è competitivi solamente se si è in grado di seguire l'evoluzione tecnico organizzativa del mercato. Ecco perché negli ultimi anni abbiamo investito nel campo della ricerca e sviluppo, potenziando il settore interno ad essa dedicato anche attraverso le recenti nuove assunzioni di giovani brillanti ricercatori. I progetti finanziati sono solo il risultato più evidente di questa strategia, che si completa con un lavoro continuo di innovazione e progettualità logistica condiviso con gli operatori del porto e dell'industria del territorio. Questo oggi fa la differenza per uno scalo come il nostro, ed i risultati in termini di aumento della competitività, di traffico, di occupazione e di valore creato ne sono la concreta testimonianza».

Lo shipping non diserta il primo dinner estivo

GENOVA. «Questo sarà un dinner un po' diverso dagli altri », spiega Aldo Negri, presidente del Gruppo giovani di Assagenti, organizzatore e ospite delle manifestazioni, legate alla Genoa shipping week che si svolgerà a partire dal 26 giugno prossimo e che si concluderà con il tradizionale shipagents and shibrokers dinner del 30 giugno. Un evento in grado di attirare ogni due anni a Genova circa tremila professionisti del mare provenienti da tutto il mondo. Fino al 2015 la cena si è svolta in autunno, ma quest'anno, causa spostamenti nella data del Salone Nautico, è stato anticipato al 30 giugno. Si temevano ripercussioni per l'organizzazione, ma tutto sta filando liscio. «In realtà gli sponsor hanno risposto in maniera notevole e tante aziende hanno voluto essere presenti anche all'ultimo momento. Questo è un segnale positivo in un momento difficile per lo shipping. Tutti soffrono, anche i broker, ma in particolare le agenzie marittime. Al momento di decidere abbiamo avuto qualche dubbio, ma alla fine abbiamo capito che il dinner va fatto. Si sono prenotate circa tremila persone, in linea con la media delle ultime edizioni. Provengono da 46 paesi e rappresentano circa 1.100 aziende del comparto **marittimo** mondiale ». Di queste, 68 sono quelle aderenti a Assagenti. Gli sponsor sono 70. Nonostante il periodo infelice per lo shipping, già colpito lo scorso anno dal fallimento di Hanjin e oggi alle prese con riduzioni di personale che colpiscono anche Genova, per la fusione di giganti dello shipping come China Shipping Cosco e Hapag Lloyd Uasc, le aspettative sono buone. «Nonostante le difficoltà, il dinner avrà uno spirito di compattezza e di solidarietà. Ci ritroviamo uniti per capire come guardare avanti». La cena di gala è uno degli eventi che portano Genova alla ribalta dello shipping internazionale, valorizzando le molte competenze presenti nella città. Uno dei momenti più importanti sono gli incontri privati, per cui vengono riservati decine di salottini distribuiti su 6 mila metri quadrati. Finora la mappa dei salottini è stata diffusa soltanto all'ultimo momento, ma quest'anno la presenza di numerosi sponsor ha fatto sì che la mappa venisse resa pubblica con un certo anticipo. «Anche questo spiega Negri è un segnale. Questo appuntamento sta mutando di edizione in edizione. Non diventerà un evento fieristico, ma il fatto di aprire agli sponsor mostra come sia cambiato nel tempo». Un'altra caratteristica del dinner 2017 è che si tratta della prima edizione che si tiene da quando è stata istituita l'Autorità di sistema **portuale** del mar Tirreno occidentale, che riunisce i porti di Genova e Savona. E' una unificazione istituzionale che avrà effetti anche sulle associazioni di categoria. Gli agenti **marittimi** dei due porti stanno portando avanti il dialogo per arrivare a un soggetto unico. Il percorso è ancora al

segue

principio e quest'anno il dinner è stato organizzato soltanto da Assagenti di Genova, ma in futuro la responsabilità potrebbe essere unificata. C'è poi tutto il contorno, in quanto da qualche anno il dinner è un evento della Genoa shipping week. Questa a sua volta è nata dall'unione fra l'evento di Assagenti e il forum Port and shipping tech promosso da Clickutility. «Noi ricorda Negri siamo coinvolti sia nell'organizzazione del dinner, sia in quella della genoa shipping week. Questo ci ha avvicinato sempre più alle istituzioni locali. E' un obiettivo che ci sta a cuore perché abbiamo sempre voluto avvicinare porto e città, che non sempre vanno d'accordo. La città si sta rendendo conto di quanto il porto sia il cuore pulsante della sua economia». Come segno di questo legame, Assagenti donerà alla città 25 alberi (lecci e ippocastani) che decoreranno il padiglione Jean Nouvel e che al termine della settimana di eventi verranno distribuiti nei principali parchi cittadini, da Voltri a Pegli, Sestri e Carignano. Negri conclude sottolineando anche la presenza, per la prima volta a Genova, di una nave della Marina militare in occasione della shipping week.

Il Secolo XIX

PROPOSTA DEL PRESIDENTE DI ALCE IN VISTA D

«Genova, zona franca co gli effetti del codice dog

GENOVA. «Per cogliere l' opportunità data dal progetto cinese di nuova Via della Seta occorre istituire una zona franca a Genova», afferma Riccardo Braggio, presidente di Alce, l' associazione ligure per il commercio estero. La proposta di zona franca, che dovrebbe portare avanti l' **Autorità portuale**, è stata rilanciata durante l' ultima assemblea di Alce, dopo che un precedente tentativo era fallito negli anni Novanta.

Braggio spiega che la zona franca è tornata d' attualità per Genova dopo l' entrata in vigore, lo scorso anno, del codice doganale europeo, che prevede l' abolizione degli attuali depositi franchi, a partire dal primo maggio 2019. Il codice incoraggia i Paesi membri a istituire al loro posto delle zone franche.

«Il porto di Genova - spiega Braggio - sarà penalizzato.

ALBERTO GHIARA

NOVE MILIONI PER AMPLIARE TERMINAL AUTO

SAVONA. Siglato tra Adsp Genova-Savona e Savona Terminal Auto l'atto di sottomissione che precede di due mesi l'inizio dei lavori per il nuovo parcheggio Multipiano che integra la struttura già in concessione a Savona. Oltre 9 milioni di euro l'investimento a carico di Terminal Auto per la costruzione del parcheggio a più piani, necessario per far fronte all'aumento del traffico rotabili nell'area portuale savonese.

Informare

Nuovo parcheggio a più piani alla Darsena Alti Fondali del porto di Savona

Savona Terminal Auto investirà oltre nove milioni di euro

21/06/2017 L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha reso noto di aver siglato con la società terminalista Savona Terminal Auto Srl l'atto di sottomissione che precede di due mesi l'inizio dei lavori per la realizzazione di una nuova struttura multipiano che integra quella già in concessione all'azienda, che movimentata traffici di rozzibili presso la Darsena Alti Fondali del porto di Savona, e che prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice.

L'accordo include oltre nove milioni di euro di investimenti a carico di Savona Terminal Auto per la costruzione del parcheggio a più piani, indispensabile per far fronte alla maggiore operatività richiesta al terminal a fronte dell'aumento dei traffici del settore ro-ro nell'area portuale savonese.

L'ente portuale ha precisato che l'atto è propedeutico alla stipula del contratto di concessione che comprenderà tali investimenti unitamente all'esistente deposito multipiano e alle aree attualmente oggetto di licenze di concessione demaniale, in quanto costituenti un unico terminal (scadenza della concessione 7 febbraio 2041).

Suez-Panama, guerra di sconti per le alleanze

Da ottobre l'Authority dell'istmo favorirà chi attraversa le sue chiuse sia all'andata sia al ritorno

GENOVA. I canali di Panama e di Suez si affrontano a colpi di incentivi a favore dei loro clienti. Le misure messe in campo dall'Authority che gestisce l'infrastruttura egiziana hanno cominciato a dare i loro frutti, dopo un calo del traffico che è durato per buona parte del 2016 e i primi mesi del 2017. In marzo le navi transitate sono aumentate del 4,8 per cento, mentre in aprile l'aumento è stato del 4 per cento. Quasi in risposta a questi risultati, l'Autoridad del canale di Panama ha annunciato che dal prossimo primo ottobre entreranno in vigore sconti per incentivare le compagnie portacontainer che useranno il canale nei due sensi. Si tratta dei primi sconti applicati a Panama da quando è stata aperta la nuova via percorribile dalle navi cosiddette Newpanamax. Fino al giugno del 2016 potevano passare l'istmo soltanto portacontainer fino a circa 5.000 teu di capacità. Oggi l'accesso è possibile a navi fino ad almeno 14 mila teu. Alla fine di maggio scorso è arrivata quella che finora è la maggiore portacontainer mai passata per Panama, la Oocl France da 13.962 teu, lunga 366 metri e larga 48. A stimolare la competizione fra i due canali è stato anche l'avvio delle nuove rotte delle grandi alleanze marittime. Dal primo aprile hanno cominciato l'attività sia The Alliance che Ocean Alliance, mentre è cominciata la collaborazione fra 2M e Hyundai. Dopo gli ingenti investimenti sostenuti negli anni passati dai rispettivi governi per allargare la portata dei due canali e visti gli scarsi risultati ottenuti in principio, soprattutto in Egitto, lo scorso anno si era cominciato a porre in dubbio l'opportunità di quei lavori. La questione è soprattutto quella, che riguarda anche i porti, se sia giusto che le casse pubbliche spendano per adeguare le infrastrutture alle dimensioni sempre maggiori delle flotte. Lo scorso anno Paul Turret, direttore dell'istituto francese Isemer, faceva notare che gli investimenti non si stavano rivelando utili. «Il traffico diceva Turret ha conosciuto una stabilizzazione dal 1975 nel canale di Panama». Per decenni il flusso è stato di 13.000-14.000 navi all'anno. I lavori per la terza via sono durati undici anni e sono costati oltre 5 miliardi di dollari. Al principio del 2017 la Suez canal Authority ha varato uno sconto del 40 per cento per le rinfusiere cariche in viaggio dal Sud Africa verso il Mediterraneo e il mar Nero. Uno sconto del 75 per cento è stato applicato per le rinfusiere piene in viaggio dall'Australia meridionale all'Europa settentrionale. Entrambi questi sconti resteranno in vigore fino al termine del 2017. Suez subisce la concorrenza di altre rotte, come la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, a causa del basso prezzo del combustibile navale. Già nella primavera del 2016, prima dell'apertura del nuovo canale di Panama, erano state applicati sconti fra il 30 e il 45 per cento per le navi che viaggiavano fra Estremo oriente e costa orientale degli Stati Uniti. Il direttore del canale di Panama, Jorge Quijano, ha fatto una serie di incontri con operatori di Europa, America e Asia, in seguito ai quali ha proposto sconti per le navi alimentate a gas.

RISERVATI

FRONTE DEL PORTO

CENTO GIORNI
DA CENTO GIORNI CORSINI
È PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ
DI SISTEMA LIVORNO-PIOMBINO

LA PRIORITÀ
RAZIONALIZZARE GLI SPAZI
IN PORTO È LA PRIORITÀ
DI CORSINI. «HO GIÀ UN'IDEA»

«Comitato di gestione, decide il Tar E accetteremo qualunque sentenza»

Il presidente Corsini: «Sistema fermo? Anzi, lavoriamo senza sosta»

di ANTONIO FULVI

- LIVORNO -

L'INGEGNER Stefano Corsini, specialista in opere idrauliche, ministero delle Infrastrutture e Trasporti, oggi presidente dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale per Livorno, Piombino, Cavo, Marciana Capraia isola. A cento giorni esatti dalla sua nomina, Corsini ha accettato di parlare con la stampa livornese. Cominciando con un amichevole mea culpa.

Presidente, si è reso conto che in cento giorni non ha mai concesso un'intervista?

«Fa parte delle mie abitudini parlare solo conoscendo i temi. E quando sono arrivato a Livorno dei temi specifici sapevo ben poco, così ho preferito prima di tutto capire. Ma mi rendo conto che, come si dice in fisica, la natura aborre il vuoto. Ovvero: se non parlo io parlano altri, spesso a sproposito. Dunque, eccomi qui». Cento giorni possono sembrare pochi, ma per un porto sono un'eternità se non c'è una guida riconosciuta. Il comitato di gestione continua a mancare...

«Il comitato non c'è per la nota vicenda del sindaco designato dal Comune e che il ministro stesso ritiene non debba farne parte. Adesso però c'è di mezzo il Tar e io mi auguro che entro poche settimane ci sia una decisione. Se sarà favorevole al sindaco, sarò lieto di

aprirgli il comitato di gestione, anche perché considero importante, come dice la legge stessa, il confronto con il Comune. E non correrò certo contro l'eventuale sentenza. Mi auguro che il sindaco Nogarin voglia, come me, accettare le decisioni del Tar senza prolungare il contenzioso. Voglio anche aggiungere che con l'ingegner Nogarin ho un rapporto di amichevole correttezza e malgrado la situazione ci sentiamo quasi quotidianamente».

-Due ingegneri, diceva una vecchia battuta universitaria, significano guai doppi. Però rimane il problema del sistema portuale Livorno-Piombino che non nasce e quindi ciascuno dei due porti rimane fermo, come alcuni lamentano.

«Vero che il sistema è inchiodato nella governance comune, ma non è vero che sia fermo. Siamo lavorando in entrambe le Autorità portuali, sia con le deleghe che ho trovato sia con le nuove, sui temi più urgenti. Qui lavoriamo tutti e personalmente comincio la mattina fino alla sera. Ho anche costituito una commissione per i problemi più urgenti. Livorno manca di approdi e devo dire che gli spazi, anch'essi carenti, sono però gestiti con estrema efficienza, direi con inventiva. Dobbiamo razionalizzare, è vero. E l'ho detto incontrando due giorni fa gli imprenditori del porto. Da ingegnere adesso ho idee abbastanza chiare e ne ho già parlato».

-Due appunti che le vengono fatti: la mancata scelta di un segretario generale definitivo per il sistema Livorno-Piombino con relativo pissi-pissi-bao-bao sul ruolo della dottoressa Roberta Macii nella pianificazione, essendo essa a Civitavecchia.

«La scelta del segretario generale del sistema la fa il comitato di gestione, che non c'è. Io ho prorogato il mandato di Massimo Provinciali e intendo lunedì prossimo chiedere al comitato portuale una ulteriore proroga fino a quando non avremo la governance. A quel punto, vedremo. Di Provinciali ho stima sia per la professionalità sia per la lealtà nei miei confronti e dell'istituzione. La dottoressa Macii, anch'essa molto preparata, è a Civitavecchia ma rimane funzionario di Piombino: e fa parte di una commissione della Regione che lavora al nostro fianco. Con l'avvocato Matteo Paruli rappresenta valori livornesi che ci sono stati sottratti e che se fosse possibile vorrei recuperare».

-Una domanda "cattiva": la darsena Europa, sulla quale anche lei concorda, nasce ad oggi strozzata dal pezzo di canale dove si vanno ricostruendo le porte vinciane. Non crede che quella via d'acqua dovrà essere tombata? -«Intanto stanno per essere modificate le porte, finalmente funzionali e non più soggette a guasti. Anch'io penso che il canale andrà tombato, per evitare altri insabbiamenti alla Darsena Toscana e col-

segue

legare meglio i terminal. Ma bisogna prima modificare il ponte stradale del Calambrone: c'è un progetto della Provincia che però va finanziato. So bene quant'è importante collegare meglio l'area container con la ferrovia. Lavoreremo anche in quella direzione. Sono qui per assumere decisioni, voglio prenderle e le prenderò».

LA QUESTIONE NOGARIN

«Con il sindaco? Ci sentiamo tutti i giorni e i rapporti sono corretti ed amichevoli»



Ho costituito una commissione per i problemi più urgenti. Livorno manca di approdi Spazi gestiti con inventiva



È il comitato di gestione a scegliere il segretario. Ho prorogato Provinciali e lunedì chiederò un'ulteriore proroga



Le porte vinciane stanno per essere modificate e rese più funzionali ma la partita importante è il ponte di Calambrone

PORTO » LA PROPOSTA **DELL'AUTORITÀ**

Corsini a Nogarini: patto sul ricorso per far decollare il nuovo comitato

«Se il Tar mi darà torto non mi rivolgerò al Consiglio di Stato, spero che il sindaco faccia altrettanto»
Il precedente di Civitavecchia. Occhi puntati sui lavori cantierabili già oggi per migliorare l'accessibilità

di **Mauro Zucchelli**
di **LIVORNO**

Chissà se c'è qualche arcano significato simbolico nel fatto che, persa la chiave della porta, si è bloccata la scorciatoia per uscire dal salone al primo piano di Palazzo Rosciano che, col presidente sotto il gran busto di Ferdinando I, rappresenta la plancia di comando dell'Authority.

L'ingegner Stefano Corsini, presidente da 97 giorni, gira e rigira nelle proprie mani il ricorso al Tar presentato dal sindaco Filippo Nogarini contro l'altolà arrivato da Palazzo Rosciano alla sua autodesignazione nel comitato di gestione. «Presto, direi entro luglio, il Tar si pronuncerà. A scanso di equivoci, confermo che, per quanto lo pensi diversamente da lui, riconosco che Nogarini ha tutto il diritto di rivolgersi alla giustizia amministrativa: ha una sua posizione del tutto legittima e il suo impegno nel difendere le proprie ragioni gli fa onore».

Né l'uno né l'altro hanno cambiato idea ma il clima forse è meno conflittuale. Qui però non stiamo a misurare quanto feeling c'è fra i due Palazzi del Potere della nostra città. Corsini lo dice per prendere la rincorsa e lanciare una proposta al sindaco: «Noi Authority, chiediamo che il Tar decida nel merito: qualunque sia la sentenza, preannuncio che non faremo ricorso al Consiglio di Stato. Mi auguro che Nogarini faccia altrettanto». Obiettivo dichiarato: stop alle guerre di religione sugli assetti di governo all'interno dell'istituzione portuale, finalmente decollò questa sorta di consiglio d'amministrazione della nuova Autorità di sistema Livorno-Piombino.

Inaspettatamente una mano potrebbe darla a Corsini un altro sindaco pentastellato: quello di Civitavecchia, Andrea Cozzolino, anch'egli ingegnere, anch'egli M5s, anch'egli auto-nominato in comitato portuale, anch'egli caso nazionale solle-

vato dal leader M5s Luigi Di Maio. Cozzolino continua a restare dell'idea che sia una ingiustizia il fatto che la designazione sua e quella di Nogarini siano state respinte al mittente dai rispettivi presidenti di Autorità portuali mentre a Genova e a Trieste analoghe situazioni in capo al centrosinistra o al centrodestra siano state accettate senza problemi: tuttavia, in nome dell'esigenza di non inchiodare il porto laziale in una sanguinosa guerra di carte bollate che lo paralizzerebbe per mesi o anni, ecco che ha spedito in comitato un uomo di fiducia come Francesco Fortunato, tecnico di una società del porto. Anche Nogarini farà qualcosa del genere? Prima o dopo il pronunciamento del Tar?

Già, perché finché non c'è un tassello come il rappresentante del Comune nel puzzle del comitato è difficile reggere politicamente il primo atto sulla rampa di lancio: la nomina del segretario generale del nuovo ente unificato.

Solo a quel punto smetteranno di esistere le vecchie Autorità portuali come le abbiamo conosciute nell'ultimo ventennio: attualmente a Palazzo Rosciano c'è uno strano sarchiapone in cui convivono la nuova Authority Livorno-Piombino nella sola figura di Corsini e le due vecchie Authority distinte, l'una a Piombino e l'altra a Livorno.

Colpa del curriculum da ingegnere, è chiaro che Corsini è stato sì allenato alle trappole della giungla burocratica ministeriale ma si trova meglio a «fare e organizzare come fare». Lo chiama «il lavoro dell'oggi» ed è l'altra faccia dell'orizzonte del dopodomani che l'Authority, nell'era di Giuliano Galliani, ha messo sotto i riflettori con i tre bandi-clou: la maxi-Darsena, la privatizzazione della Porto 2000, l'affidamento dei bacini.

Ma al futuro prossimo venturo «bisogna arrivarci vivi», come hanno spesso ripetuto gli operatori. Dev'esser per questo che

fin dalla prima volta in cui, ancora senza i galloni di presidente, ha fatto un salto a Livorno, ha messo gli occhi sul microtunnel.

A che serve? A togliere i tubi che dalla Darsena Petroli, correndo lungo una delle sponde del canale d'accesso, arrivano alla raffineria Eni. Eliminarli consente di aver maggiore agibilità in larghezza nel canale d'accesso e poi permette di smangucchiare un po' di banchina e recuperare altri metri ancora. Scopo? Arrivare al limite massimo dell'operatività consentita dall'attuale dimensione del porto: con una serie di escamotage, Corsini non esclude di riuscire a far arrivare portacontainer anche fino a 9 mila teu (ma + probabile che pecchi di ottimismo). Anche se intanto è stato aggiudicato l'appalto dell'escavo dell'imboccatura sud, sempre per quanto riguarda le strozzature che riducono l'accessibilità del porto.

Fra i «lavori dell'oggi» mette anche la calata Bengasi «già collaudata e utilizzabile», lo «swap» che consente lo scambio di aree fra Ltm e Lorenzini rimasto bloccato a lungo.

Ma forse la cosa più importante capitata in questi tre mesi non è un appalto sulle banchine livornesi e nemmeno dipende da Corsini: sono gli oltre 300 milioni destinati all'«autostrada viaggiante» fra Prato e Bologna con attivazione nel 2020.

Va letta in tandem con la «ferroviarizzazione» del porto: prima la direttissima fino alle banchine con la nuova stazione a un passo dalle gru, poi lo scavalco per collegarsi all'interporto senza strozzature e farne un retroporto, infine la riattivazione della Colle-Vada per giocare Livorno-Piombino come tandem di porti collegati con il cuore della Toscana via binari.

Ma la Prato-Bologna è strategica per un aspetto-chiave per Livorno. Tramite il collegamento lungo la direttissima est-ovest costa-Firenze, Livorno si ag-

gancia l'«alta velocità delle merci» sulla dorsale Roma-Bologna, in collegamento con gli interporti di Prato, Bologna, Padova e Verona. È il porto di Livorno quello che può diventare l'interlocutore privilegiato dell'asse via Brennero e via Gottardo. Lo diceva al Tirreno il numero uno degli agenti marittimi italiani Gian Enzo Duci. L'ha segnalato il presidente di Confetra Nereo Marcucci, l'ha detto anche Giuliano Galliani (presidente dell'Authority fino a 3 mesi fa). In anticipo - a patto che tutto vada liscio - sul completamento del Terzo Valico che consentirà dal 2022 (o più tardi?) a Genova di puntare verso nord.

Procedure portuali per Bari e Durazzo: confronto Puglia-Albania su sicurezza e dogane



“Metodologie e strumenti per ottimizzare i controlli di persone, mezzi e merci nel Porto di Bari” se ne è parlato presso la Sala Giunta della Presidenza Regionale durante un incontro, sollecitato dalle autorità del governo albanese in Italia ed organizzato dal Coordinamento delle Politiche Internazionali della Regione Puglia, d’intesa con il Gabinetto del Presidente. L’incontro, particolarmente atteso dalle parti, ha riunito i vertici delle istituzioni e delle Autorità pugliesi referenti per la materia, per affrontare problematiche relative allo snellimento delle procedure logistiche, doganali e di sicurezza nel Porto di Bari, anche e soprattutto in relazione alle previsioni di aumento del volume di traffico, tra l’altro già intenso durante tutto l’anno, nei prossimi mesi estivi.

Alla convocazione hanno prontamente risposto, intervenendo all’incontro con analisi e proposte operative, il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Meridionale, l’Autorità portuale del Levante, l’Agenzia delle Dogane, la Capitaneria di Porto di Bari, la Guardia di Finanza di Bari, la Polizia di Stato e di Frontiera, la Direzione centrale dell’Immigrazione e l’USMAF-SASN di Bari per la parte pugliese; l’Ufficiale di collegamento della Polizia albanese ed il Consolato d’Albania a Bari per la parte albanese.

Tutti d’accordo, al termine dei lavori, sull’avvio di un tavolo intergovernativo per una fattiva collaborazione volta allo snellimento delle procedure e al potenziamento logistico al fine di agevolare i flussi di merci e passeggeri tra il Porto di Durazzo e quello di Bari, pur nel mantenimento di tutti gli obblighi di sicurezza per entrambe le parti.

Dalle riflessioni congiunte, inoltre, è emersa anche la volontà di porre le basi per un maggiore coordinamento tra gli operatori del porto di Bari, inteso come “porta d’Europa”, e quello di Durazzo, “porta dei Balcani”, cercando anche un’intesa con gli armatori operanti tra le due realtà territoriali ed ottimizzare arrivi e partenze dei traghetti, evitando inutili sovrapposizioni d’orario.

Infine, si è anche proposta l’idea di istituire una associazione delle Autorità Portuali del basso Adriatico e dello Ionio, sotto l’egida della Regione Puglia, che comprenda anche altre autorità italiane, oltre che greche, albanesi e montenegrine, per fare sistema e lavorare congiuntamente nell’ottica di una riproposizione del Corridoio VIII e della valorizzazione degli interventi programmatici previsti nell’ambito della Strategia per la Macroregione Adriatico Ionica (EUSAIR), ottimizzando azioni e risorse finanziarie, anche di natura comunitaria.

Porti: confronto Puglia– Albania su sicurezza e dogane

BigItaly focus

BigItalyFocus è un servizio di news quotidiane che offre informazioni e approfondimenti sul meglio della presenza italiana nel mondo. Dal lunedì al venerdì, offre un panorama di informazione completo che spazia dalle attività di cooperazione al made in Italy.



(21 giugno 2017) “Metodologie e strumenti per ottimizzare i controlli di persone, mezzi e merci nel Porto di Bari”: se ne è parlato presso la Sala Giunta della Presidenza Regionale durante un incontro, sollecitato dalle autorità del governo albanese in Italia ed organizzato dal Coordinamento delle Politiche Internazionali della Regione Puglia, d’intesa con il Gabinetto del Presidente. L’incontro, particolarmente atteso dalle parti, ha riunito i vertici delle istituzioni e delle Autorità pugliesi referenti per la materia, per affrontare problematiche relative allo snellimento delle procedure logistiche, doganali e di sicurezza nel Porto di Bari, anche e soprattutto in relazione alle previsioni di aumento del volume di traffico, tra l’altro già intenso durante tutto l’anno, nei prossimi mesi estivi. Alla convocazione hanno prontamente risposto, intervenendo all’incontro con analisi e proposte operative, il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Meridionale, l’Autorità portuale del Levante, l’Agenzia delle Dogane, la Capitaneria di Porto di Bari, la Guardia di Finanza di Bari, la Polizia di Stato e di Frontiera, la Direzione centrale dell’Immigrazione e l’USMAF-SASN di Bari per la parte pugliese; l’Ufficiale di collegamento della Polizia albanese ed il Consolato d’Albania a Bari per la parte albanese. Tutti d’accordo, al termine dei lavori, sull’avvio di un tavolo intergovernativo per una fattiva collaborazione volta allo snellimento delle procedure e al potenziamento logistico al fine di agevolare i flussi di merci e passeggeri tra il Porto di Durazzo e quello di Bari, pur nel mantenimento di tutti gli obblighi di sicurezza per entrambe le parti. (Red)

LA SCHEDA / NUOVE PROPOSTE

Dalle riflessioni congiunte, inoltre, è emersa anche la volontà di porre le basi per un maggiore coordinamento tra gli operatori del porto di Bari, inteso come “porta d’Europa”, e quello di Durazzo, “porta dei Balcani”, cercando anche un’intesa con gli armatori operanti tra le due realtà territoriali ed ottimizzare arrivi e partenze dei traghetti, evitando inutili sovrapposizioni d’orario. Infine, si è anche proposta l’idea di istituire una associazione delle Autorità Portuali del basso Adriatico e dello Ionio, sotto l’egida della Regione Puglia, che comprenda anche altre autorità italiane, oltre che greche, albanesi e montenegrine, per fare sistema e lavorare congiuntamente nell’ottica di una riproposizione del Corridoio VIII e della valorizzazione degli interventi programmatici previsti nell’ambito della Strategia per la Macroregione Adriatico Ionica (EUSAIR), ottimizzando azioni e risorse finanziarie, anche di natura comunitaria.

Evento. A Palermo il career day del comparto crocieristico

Candidature aperte fino a domenica 30 luglio, 50 i posti disponibili. L' iniziativa si inserisce nell' ambito della settima edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento per il settore

Candidature aperte fino al 30 luglio per partecipare alla nuova edizione di Carriere@lcd , l' unico career day in Italia dedicato al comparto crocieristico in programma quest' anno a Palermo venerdì 6 ottobre . L' iniziativa, in programma presso il Grand Hotel Villa Igia, si inserisce nell' ambito della settima edizione di Italian Cruise Day, forum annuale di riferimento per l' industria crocieristica italiana ideato e organizzato da Risposte Turismo quest' anno in partnership con l' Autorità Portuale di Palermo. Sono 50 i posti disponibili riservati a candidati iscritti a università/master italiani o fino ai 27 anni di età , selezionati dalla segreteria organizzativa sulla base di criteri che comprendono formazione, titolo di studio, conoscenza delle lingue ed eventuali esperienze maturate nel settore crocieristico, tra tutte le candidature inviate attraverso il form sul sito di Italian Cruise Day. Per partecipare bisogna registrarsi al sito: <http://www.italiancruiseday.it/carriere/> . Confermato il format delle edizioni precedenti, con la possibilità, per i ragazzi selezionati, di effettuare colloqui one to one con i referenti di alcune delle più importanti aziende del comparto crocieristico nazionale e di ascoltare presentazioni aziendali. Le aziende che hanno già confermato la propria partecipazione sono Navigare Travel, Royal Caribbean International, Ant Bellettieri & Co., Cagliari Cruise Port e Catania Cruise Terminal, Costa Crociere, Mdt Servizi Turistici, Msc Crociere, Cima Viaggi, Sailing Race Service, Naviservice e altre se ne aggiungeranno nei prossimi giorni. Con oltre 2mila candidature ricevute nelle precedenti sei edizioni tenutesi a Venezia (2011), Genova (2012), Livorno (2013), Napoli (2014), Civitavecchia (2015) e La Spezia (2016), il career day di Risposte Turismo si conferma un punto di riferimento annuale per tutti coloro che sono interessati a intraprendere un percorso professionale all' interno del settore crocieristico. Carriere@lcd si inserisce all' interno di Spazio Giovani, l' insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell' ambito di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti. Tra di esse rientrano anche quest' anno il Premio di Laurea lcd, riconoscimento del valore di 1.000 euro assegnato da Risposte Turismo all' autore della migliore tesi di laurea dedicata alla produzione e al turismo crocieristici e il Premio di Laurea Assoportli, del valore di 500 euro, conferito dall' Associazione dei Porti Italiani all' autore della migliore tesi di laurea sulla portualità crocieristica.

A Catania nuove possibilità per la mobilità dei turisti, ma la diminuzione dei croceristi è una zavorra

Destagionalizzare attraverso i trasporti

L'estate è alle porte e le presenze di turisti, a Catania come nel resto della Sicilia dovrebbero aumentare, anche sull'onda d'urto delle cartoline taorminesi del G7, che si traducono in un enorme ritorno d'immagine per l'intera Isola, non solo per la Perla dello Jonio. In questo quadro Catania, che ha sempre badato a sviluppare la propria vocazione turistica, è chiamata a uno sforzo in più: uscire dal "provincialismo" del suo turismo estivo, fare in modo che i turisti sappiano abbracciare anche le sue spiagge e i suoi lidi, godere della proverbiale vita notturna che, nonostante gli sforzi, resta essenzialmente legata a flussi locali. Se si dovesse agganciare questo trend la città farebbe quel salto di qualità al quale da anni aspira. Nel frattempo, però, Catania non dorme e durante tutto l'anno, la città si fa apprezzare da quanti l'hanno scelta per i monumenti che ne costituiscono, per così dire, il corredo architettonico e li stupisce per gli svaghi che offre a turisti che vengono qui da ogni parte del mondo.

Si tratta di persone che utilizzano il trasporto pubblico per spostarsi e anche per raggiungere i vari siti che vogliono visitare.

"Scionti e C" è l'agenzia di trasporto pubblico della città di Catania.

Le dodici corse giornaliere, urbane e interurbane, previste dai vari autobus di Katanelive attraversano tutto il capoluogo di provincia. La ditta trasporti Scionti e C, quindi, effettua un servizio che, permettendo ai passeggeri e ai turisti di spostarsi da un luogo a un altro di Catania, fa in modo che questi possano, nel frattempo, ammirare le bellezze che la città offre.

La situazione prospettata dall'avvocato Sebastiano Scionti, circa l'imminente stagione estiva, sembra essere un po' allarmante. «La stagione crocieristica 2017 del Porto di Catania - ha dichiarato l'avvocato Sebastiano Scionti - purtroppo non è rosea.

Quest'anno da aprile a settembre sono previsti 37 approdi, nel mese di agosto appena 4 navi da crociera e non fa più scalo a Catania la Costa Crociere. A Messina, invece, da febbraio a dicembre sono previsti 151 approdi di navi da crociera tra le più prestigiose fra cui la Msc Meraviglia che trasporta 5714 passeggeri. Si spera che l'anno prossimo si possano incrementare a Catania, anche con qualche incentivo, gli approdi di navi che tanta ricchezza portano alla città.

«In qualità di vicepresidente Anav per il settore turismo - prosegue l'avv. Scionti - si è attenzionato un

segue

altro ramo turistico "il Turismo scolastico" incentrando il problema della sicurezza dei viaggiatori e dei mezzi di trasporto, che sta a cuore a tutti ed è da tempo al centro dell' attenzione della nostra associazione. Questo è un tema centrale nella politica del turismo scolastico. Ciò è stato possibile grazie agli incontri tra imprenditori e dirigenti scolastici sulla sicurezza dei trasporti con autobus e sul rispetto delle regole da parte sia delle imprese che svolgono tali trasporti, sia delle scuole che le affidano, con lo scopo di elevare la qualità dei servizi, di stabilire criteri economici di selezione delle imprese e di controllo, sia preventivi (in sede di affidamento dei servizi) che successivi (su strada) su operatori e mezzi. Il primo obiettivo è informare le dirigenze scolastiche sulle norme che regolano il trasporto e responsabilizzare tutti i soggetti coinvolti sulla cultura della sicurezza in quanto il binomio "gite scolastiche-autobus" è inscindibile».

Per chi arriva i percorsi sono diversi: il City tour, un tour dell' arte e della cultura, che racconta la storia di una terra dominata da popoli millenari che hanno lasciato tracce del loro passaggio e della loro civiltà. Catania è una città multisensoriale che esprime la propria bellezza architettonica ovunque, nelle vie e nei quartieri del centro, nei palazzi barocchi, nei monumenti, monasteri e nonostante sia stata sommersa più volte dalla lava e distrutta da violenti terremoti continua sempre a splendere. Si sale e scende dal bus quando si vuole per visitare da vicino la città. C' è anche il Sea tour: la costa di Catania è, infatti, un cocktail di colori riflessi sul mare cristallino, tra ciottoli, sabbia dorata, spiagge nere, scogliere e insenature. Il Sea tour ti riporta indietro nel tempo, dai vicoli dei borghi marinari al Castello Normanno costruito nel 1076 in pietra lavica, dalle novelle di Giovanni Verga, I Malavoglia, al fascino della riviera dei Ciclopi, il suggestivo arcipelago di Aci Trezza, famoso per i massi leggendari lanciati da Polifemo contro Ulisse che fuggiva via. L' Etna è una delle più grandi attrazioni della Sicilia, da non perdere assolutamente. L' Etna Tour parte dal centro di Catania e sale fino al Rifugio Sapienza, un luogo incastonato nel Parco dell' Etna a quasi 2000 m. di altezza. Un itinerario dai paesaggi mutevoli, fatto di boschi, aria pulita, sentieri etnei, vecchie colate laviche dai colori bruni e rossicci.

Altra tappa è il paese di Zafferana Etnea, la città del miele, dove si possono trovare tante varietà di miele aromatizzato, gustare specialità tipiche siciliane, in compagnia di un panorama incantevole che domina tutta la costa.

L'analisi

Catania: al ballottaggio con un solo candidato

È il «caso Trapani» il tema di questo editoriale. L'11 giugno al primo turno avevano ottenuto voti Mimmo Fazio (cdx) 31,79%, Piero Savona (csx) 26,27, Antonio D'Alì (centro) 23,46%, Marcello Maltese (5Stelle) 16,77%. Affluenza 59%.

Fazio e Savona al ballottaggio. In precedenza, però, e precisamente il 19 maggio, era stato arrestato il candidato Mimmo Fazio, deputato regionale, mentre il 18, l'altro candidato, D'Alì, aveva ricevuto la notifica dell'obbligo di soggiorno a Trapani, essendo stato ritenuto «socialmente pericoloso». Poco prima della celebrazione del primo turno elettorale, il 3 giugno, il gip ha revocato gli arresti domiciliari a Fazio, restituendogli la libertà.

L'inchiesta che ha coinvolto due candidati è la medesima che ha investito il presidente della Regione Rosario Crocetta e riguarda l'esercizio delle concessioni di **trasporto marittimo** di un'azienda trapanese.

È tuttavia considerevole il risultato ottenuto al primo turno da Fazio e D'Alì. Su di esso si esercitano tutti i sicilianologi con diagnosi più o meno lontane dalla realtà. Tra di esse, c'è una precisa accusa al corpo elettorale per la sua indifferenza nei confronti della questione morale.

Dissentito. Il problema, mi pare, a questo punto, è la scarsa attendibilità che la pubblica opinione attribuisce alle iniziative dell'autorità giudiziaria. Dobbiamo ricordare che la Sicilia è il terreno di sperimentazione e di affermazione dell'assioma (di cui sono propugnatori alcuni pubblici ministri di primo piano) di una equivalenza tra lo stato e la mafia. Peraltro, nulla di tutto ciò è stato mai dimostrato e ci sono tante ragioni per ritenere che esso non abbia alcun fondamento.

Tuttavia, esso assolve a una vitale funzione psicologica: la rimozione. Se stato e mafia sono la stessa cosa, io, siciliano medio, non ho responsabilità e ho il diritto di pretendere dallo stato ciò che mi serve. Se lo stato non me lo dà, è il segno della sua mafiosità.

A Trapani, ormai è caos: Fazio s'è ritirato ed è rimasto in campo solo Savona. Per essere eletto, questi deve superare due sbarramenti: il 25% dei consensi con un'affluenza del 50 più uno degli aventi diritto. Il commissariamento è dietro l'angolo.

© Riproduzione riservata.



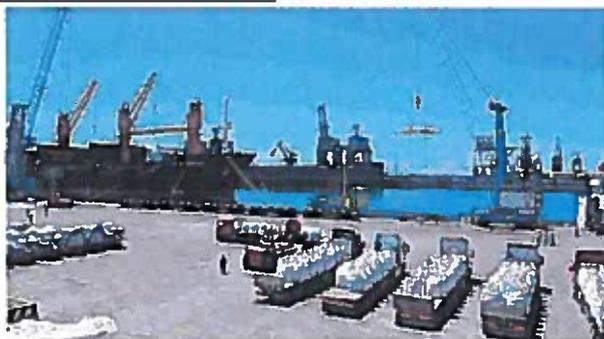
DOMENICO CACOPARDO

Sulla guida dei porti sardi Massidda contro Deiana

CAGLIARI - Ancora Piergiorgio Massidda contro Massimo Deiana per la guida dei porti sardi. L'ex presidente e commissario dell'Anac, la portuale, ha annunciato di aver chiesto un parere all'Autorità nazionale Anticorruzione (Anac) in merito al procedimento di nomina dello storico "rivale" al comando degli scali marittimi isolani.

«Secondo me - spiega Massidda su Facebook - e secondo tanti giuristi, la nomina ricade nel divieto di conferimento di incarichi dirigenziali presso enti "di livello regionale" di cui all'art. 7 del D. Lgs. 39/2013 nei confronti di chi abbia ricoperto, nei due anni precedenti la nomina, incarichi di governo regionale. Su questo

(continua a pagina 11)



Il porto commerciale di Taranto

Sulla guida porti sardi

principio a diversi parlamentari e titolari di incarichi politici non è stato consentito di accedere a nomine presso enti nazionali e regionali».

Una storia infinita. Dopo la nomina di Massidda era stato proprio l'attuale assessore regionale dei Trasporti a presentare ricorso al Tar contestando i titoli in possesso dell'ex parlamentare. Il Consiglio di Stato diede poi ragione a Deiana, costringendo Massidda a lasciare l'incarico. Ora le parti si ribattono. Deiana ha avuto l'ok del ministero dei Trasporti e della Regione per la nomina alla presidenza della nuova Autorità di sistema. Ma Massidda non molla. «Vediamo che cosa ne pensa l'Anac», scrive su Facebook.

Ma sulla nomina del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, prendono posizione anche i deputati del Movimento 5 Stelle della Commissione Trasporti, i quali denunciano in una nota che «Il ministro dei Trasporti Delrio ha nominato l'assessore regionale ai Trasporti della Sardegna, Massimo Deiana, in quota Pd, a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna. Una nomina che viola le norme che vietano il "doppio incarico" e che continua a replicare il vecchio modus operandi della "spartizione delle poltrone" a cui proprio la riforma delle Autorità portuali targata Delrio aveva promesso di porre fine».

«Un doppio sciallo per i cittadini italiani, e sardi in particolare, che si vedono presi in giro dal falso cambiamento promesso dalla riforma Delrio e privati di servizi sul territorio da una razionalizzazione delle Autorità portuali che risponde alle solite logiche di potere. Infatti - spiega il deputato 5stelle sardo Nicola Bianchi - il piano di Delrio ha lasciato la Sardegna con un'unica Autorità portuale con sede a Cagliari, lasciando il Nord dell'isola senza alcun centro di comando sul territorio nonostante abbia un maggiore traffico marittimo da gestire». «Chiediamo che la nomina dell'assessore regionale del Pd, Deiana, a presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna sia bloccata e si proceda con maggiore trasparenza ed efficienza nella scelta di questi ruoli, sia in Sardegna che nelle altre Regioni».

Centonove

INFRASTRUTTURE. Dopo anni di tira e molla con la burocrazia regionale si sbloccano i lavori

Nebrodi... si va in porto

La struttura di Sant' Agata è inserita nel Patto per il Sud e presto nascerà un comitato tecnico -scientifico, al quale parteciperà anche l' Università

Dopo anni di tira e molla con la burocrazia regionale la costruzione si sblocca la costruzione del porto dei Nebrodi di Sant' Agata Militello. Il sindaco Carmelo Sottile gongola: "Il porto è alla svolta finale che porterà, in breve tempo, si spera già nel mese di luglio, verso l' inizio dei lavori e la completa realizzazione dell' importante struttura".

Il responsabile unico del procedimento, l' ex segretario provinciale del Pd di messina, l' ingegnere Basilio Ridolfo, ha ufficialmente ricevuto dalla Regione la consegna di tutti gli atti che indicano le aree: lo specchio a mare e le ampie aree adiacenti previste dal progetto e sottoscritto, il verbale di consegna delle aree necessarie alla realizzazione dei lavori di completamento dell' opera.

Si tratta di una vasta area di circa 520.000,00 mq, di cui circa 386.000,00 mq riguardano lo specchio acqueo e circa 134.000,00 mq il suolo demaniale. Un passaggio fondamentale del procedimento in quanto consente all' impresa di iniziare ad installare il cantiere, in attesa dei pareri sul progetto esecutivo da parte dell' Ufficio del Genio Civile per gli aspetti statici ed idraulici, dell' Asp per quelli igienico -sanitari e della Soprintendenza di Messina per gli aspetti paesaggistici, già richiesti ed in fase avanzata di istruzione.

Da mesi l' iter amministrativo per il Porto dei Nebrodi era incardinato nella verifica del progetto esecutivo, a seguito della procedura in contraddittorio tra l' ente verificatore "Rina Check" ed i progettisti della Cogip, l' impresa nell' orbita Tecnis finita in amministrazione giudiziaria.

Per il definitivo completamento del Porto dei Nebrodi mancano il dragaggio della diga foranea, il completamento del molo di sopraflutto, la costruzione del sottoflutto per 610 metri e la realizzazione della banchina di riva.

All' interno della struttura previsti quattro aree operative: quella dedicata al trasporto passeggeri, la zona peschereccia, quella commerciale ed infine la parte turistica.

Sulla banchina di riva saranno collocati tutti i servizi a corredo dell' attività nautica, un' officina da diporto, gli edifici per le attività commerciali di settore, un punto ristoro e la biglietteria aliscafi.

La struttura si innesta con quella di Capo d' Orlando, già entrata nella sua fase operativa da quest' estate, e con quella appena appaltata in regime di projet financing a Santo Stefano di Camastra, dove l' impresa Teodoro Bruno è chiamata in regime di "projet financing" a realizzare il Porto della Bellezza, chiamato così Per le opere che Antonio Presti, con la Fondazione Fiumara d' Arte, sarà chiamato a realizzare con un importo previsto nel progetto di due milioni e mezzo di euro. La struttura di Sant' Agata è inserita nel Patto per il Sud e presto nascerà un comitato tecnico -scientifico, al quale parteciperà anche l' Università di Messina, per seguire via via l' evoluzione dei lavori, e facilitare la soluzione di possibili intralci.

Francesca Piccolo.

INFRASTRUTTURE. Il sindaco di Sant' Agata Militello ha illustrato il progetto agli operatori del settore, assicurando loro che attività commerciali non subiranno rallentamenti

Porto dei Nebrodi, Sottile: lavori senza ostacoli

L'ingegnere Basilio Ridolfo ha illustrato gli aspetti tecnico -logistici dell' opera riscuotendo unanimi consensi sul cronoprogramma

Il comandante del Circomare, Pigna ha affermato di non ravvisare motivi ostativi alla permanenza delle concessioni demaniali, riservandosi di esprimere il proprio parere al momento della consegna effettiva dei lavori.

Francesca Alascia OOO In vista dell'imminente avvio dei lavori per la costruzione del Porto dei Nebrodi di Sant' Agata Militello, vertice operativo a Palazzo Crispi con la ditta, la Guardia Costiera, i pescatori e i diportisti per fare in modo che il cantiere non pregiudichi le attività del Porto. «La riunione - afferma il sindaco Sottile - è servita per mettere a conoscenza i soggetti interessati affinché si possa procedere all' apertura del cantiere nel pieno rispetto di tutte le regole e soprattutto a tutela della massima sicurezza e poiché gli interventi riguarderanno anche lo specchio di mare antistante la costruzione del molo di sottoflutto, è necessario che tutto avvenga in sinergia con gli attuali titolari della concessioni demaniali marittime». Ad illustrare il progetto e tutti gli aspetti tecnico -logistici per l' avvio dei lavori, l' ingegnere Basilio Ridolfo, responsabile unico del procedimento, coadiuvato dal geometra Claudio Frusteri. Ridolfo ha tracciato la cronistoria del complesso iter amministrativo per la

realizzazione della struttura, come successivamente riportato nel verbale della seduta che è stato inviato al Servizio Demanio Marittimo dell' assessorato regionale Territorio. In sintesi, la gara d' appalto per i lavori di costruzione del porto, con un finanziamento di 48 milioni, venne aggiudicata alla ditta Si.Gen.Co Spa di Catania per l' importo complessivo di poco meno di 30 milioni di euro. Il 6 aprile 2012 venne sottoscritto il contratto. Ad ottobre la ditta Cogip Infrastrutture spa comunicò di essere subentrata alla ditta Si.Gen.Co. e l' amministrazione comunale ne prese atto con una delibera di Giunta del 20 dicembre del 2012. Seguirono una lunga serie di difficoltà burocratiche, il 13 marzo 2015 la Cogip ha trasmesso copia del progetto esecutivo che, attualmente, è in fase di verifica da parte del Rup che si avvale della consulenza della Società Rina Check di Genova. A febbraio 2017 il comune di Sant' Agata ha richiesto la consegna delle aree demaniali marittime per poco più di 521 mila metri quadri di cui, 134 mila circa di suolo e poco meno di 387 mila metri quadri di specchio acqueo. Il 15 giugno scorso, infine,

segue

la consegna delle aree al comune. Durante la seduta il sindaco Sottile, il Rup Ridolfo e l'ingegnere Pappalardo, hanno palesato la propria disponibilità «affinché, nella prima fase che prevede l'installazione del cantiere e per un periodo sufficientemente ampio, si possano far coesistere le attività dei concessionari con quelle della ditta esecutrice dei lavori, nella successiva fase di consegna dei lavori si stabiliranno le modalità operative e di coordinamento per l'interdizione delle aree da utilizzare per l'esecuzione dei lavori». I concessionari: in particolare aziende che si occupano di noleggio imbarcazioni ed i rappresentanti del Circolo diportisti, hanno dichiarato la disponibilità «a cessare la propria attività se, in conflitto, con l'avanzamento dei lavori per il porto». Il comandante del Circo mare, Giovanni Pigna, prendendo atto di quanto riferito dalla ditta appaltatrice, ha affermato «Di non ravvisare motivi ostativi alla permanenza delle concessioni demaniali, riservandosi di esprimere il proprio parere di competenza, al momento della consegna effettiva dei lavori alla ditta». (*FALA*) SANTA MARINA SALINA.

un incontro che apre prospettive di collaborazione

A Malta opportunità da cogliere per le imprese

Il titolo dell' incontro, organizzato da STS Deloitte, Confindustria Catania e Ambasciata di Malta, che si è svolto nei giorni scorsi a Catania, al Palazzo degli Elefanti la dice tutta: «Malta: opportunità per le imprese italiane nell' ambito dei processi di internazionalizzazione». Alla giornata hanno partecipato rappresentanti delle istituzioni e imprenditori sia siciliani che maltesi.

L' arcipelago di Malta ha assunto in questi mesi sempre maggiore centralità nelle scelte strategiche degli imprenditori siciliani che sentono l' esigenza di assicurare alle proprie imprese una presenza internazionale crescente. Il tutto grazie anche ad una serie di agevolazioni che La Valletta offre a coloro che intendono investire a Malta.

Aperti dal sindaco di Catania, Enzo Bianco, e da Antonello Biriaco, vicepresidente di Confindustria Catania, i lavori sono proseguiti con l' intervento di Vanessa Frazier, Ambasciatore di Malta in Italia.

«I rapporti tra la Sicilia, e Catania in particolare, e la Repubblica di Malta hanno radici antiche e importanti, fondate su affinità culturali e scambi nel campo del commercio e dell' industria - ha detto Bianco - oggi siamo

interessati a valutare nuove forme di collaborazione in ambito economico e commerciale, considerando Malta un luogo per localizzare investimenti per le nostre imprese e d' altro canto offrire possibilità di investimento da parte di imprese Maltesi nella nostra regione».

«La nostra scelta strategica deve essere quella di orientare e accompagnare i processi di internazionalizzazione delle imprese - ha dichiarato Antonello Biriaco - esplorare nuove opportunità nei mercati esteri è una sfida impegnativa ma fondamentale, se non si vuole rimanere relegati ai margini della bassa crescita. La Sicilia e Malta sono realtà economiche che condividono comuni radici storiche e culturali, dove non mancano settori promettenti nei quali cooperare e consolidare importanti partnership: dal comparto energetico a quello chimico-farmaceutico, dall' Ict, insieme alle tecnologie digitali, ai trasporti marittimi e all' agroalimentare d' eccellenza».

«Dietro l' ascesa di Malta c' è una combinazione di stabilità politica, burocrazia snella ed ambiente internazionale favorevole agli affari - commenta Vanessa Frazier, ambasciatore di Malta in Italia - sicuramente la vicinanza alla Sicilia, e più in generale, la posizione geografica di Malta, che si configura come uno storico crocevia tra Europa, Nord Africa e MediOriente, hanno giocato un ruolo fondamentale».

Port of Tauranga Marks Million-Container Milestone



Port of Tauranga

Port of Tauranga set a new container throughput record of more than one million TEUs processed in a year – a first for any New Zealand port.

The one millionth container this year crossed the wharf on June 6.

With this milestone, the Port of Tauranga continues to be the busiest container port in New Zealand.

Mark Cairns, Port of Tauranga Chief Executive, said that reaching the one million TEU record *“is extremely gratifying”* after taking the strategic decision to become *“big ship”* capable.

“We have spent NZD 350 million over the past six years to get ready for bigger ships and larger cargo volumes. Some were sceptical that average ship size would grow as much as it has, and so quickly,” Cairns commented.

“We were convinced of the trend towards larger vessels. It has paid off and we saw big ships start to arrive as soon as we completed our dredging programme last September,” he added.

“The Port of Tauranga is a leading New Zealand port for container throughput and the largest port in terms of volume in New Zealand. It’s great to be able to mark this milestone,” **Simon Bridges, New Zealand’s Transport Minister**, said in a separate statement.

“Ports are our gateways to the world. In the 6 months to December 31, 2016, the volume of imports passing through Port of Tauranga increased by 7 per cent, while exports increased by 9 per cent,” Bridges further said.

The dredging program deepened and widened shipping channels in and outside Tauranga Harbour. The first Maersk ships of 9,500 TEU capacity started calling last October. Ships of between 7,500 and 11,500 TEU capacity are now calling on a

segue

weekly basis, including a new seasonal service from Hamburg Süd launched in March.

Apart from the dredging program, Port of Tauranga has invested in additional gantry cranes, straddle carriers for moving containers around the terminal, and extended the container wharf length.

Port of Tauranga said it has stepped up productivity to manage the larger cargo transfers per shipment, achieving 64% higher productivity rates than the Australian port average and well above other New Zealand ports.

The port handles more than 20 million tons of cargo annually, including 41% of the country's exports.

Presentato 4° Rapporto annuale di «Srm»

NAPOLI - Srm, il centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, ha presentato a Napoli la quarta edizione del rapporto "Italian Maritime Economy", frutto degli studi compiuti dall'Osservatorio di Srm sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica. Il convegno "Scenari e geo-mappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta", si è svolto nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli.

La ricerca contiene un focus di approfondimento sulla Belt & Road Initiative della Cina (anche conosciuta come Via della Seta): si tratta di un piano di investimenti infrastrutturali che modificherà gli assetti della portualità e delle rotte da e verso l'Estremo

(continua in ultima pagina)

Presentato 4° Rapporto

Oriente con impatti significativi sui porti del Mediterraneo e sul Nord Europa. Le analisi sono state realizzate in collaborazione con l'Università "Erasmus" di Rotterdam, la Kühne Logistics University di Amburgo ed il SISI - Shanghai International Shipping Institute con cui Srm ha siglato un protocollo di intesa per studi e ricerche congiunte.

Novità di quest'anno è l'utilizzo di una metodologia di ricerca innovativa di Srm; si tratta di un database di nuova creazione, con una serie storica comprendente circa 800.000 dati di posizioni navali che indicano, attraverso geo-rilevazioni, gli spostamenti di oltre 800 navi portacontainer di media e grande dimensione che navigano intorno al globo terrestre.

Tale metodologia ha consentito la costruzione di una serie di geo-mappe che saranno visualizzate e che hanno rilevato la dinamica e la presenza dei flussi navali container nel Mediterraneo e a livello mondiale. Si tratta di un approccio innovativo utilizzato da Srm per comprendere i trend del commercio internazionale e la direzione delle merci verso i mercati di sbocco, nonché i cambiamenti che gli investimenti cinesi stanno determinando a livello globale. Da queste geo-mappe emergono ancora più chiaramente i fenomeni che attestano la maggiore centralità del Mediterraneo nello scenario geo-economico mondiale.

L'evento è stato aperto da Maurizio Barracco, presidente del Banco di

Napoli, e Paolo Scudieri, presidente di Srm. È seguito l'intervento del ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, dal titolo "Il Mezzogiorno protagonista nel Mediterraneo", ricordando che «il contributo dei porti del sud Italia è positivo, ma si deve fare di più. Per questo tra i criteri di individuazione delle Zes (zone economiche speciali) abbiamo indicato che deve esserci un porto di rilievo europeo», indicando nel suo discorso il sistema portuale di Napoli e Salerno, Taranto e Gioia Tauro che «hanno presentato proposte per le Zes». «Ci sono», ha spiegato De Vincenti, «le premesse per uno sviluppo della portualità del Mezzogiorno che svolga un ruolo importante su tre versanti. Prima di tutto un collegamento tra il Mediterraneo e l'Europa nel verso sud-nord, poi un collegamento rivestito con l'Europa che guida al Nordafrica e al Medio Oriente per investire e per far crescere quei Paesi».

De Vincenti ha evidenziato infine il ruolo dei porti del Sud Italia nel Mediterraneo che «ha acquistato una nuova centralità nei traffici intercontinentali con l'apertura del secondo ramo del canale di Suez. Il Mezzogiorno chiaramente ha la vocazione prioritaria come zona fondamentale in questo nuovo ruolo intercontinentale del Mediterraneo».

I risultati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo Deandrea, direttore generale di Srm, e Alessandro Panaro, responsabile dell'Area di Ricerca marittime & mediterranean economy di Srm. È seguita una tavola rotonda nella quale hanno discusso di questi temi Zeno D'Agostino, presidente Assoporti; Ferdinando Nelli Feroci, presidente Iai; Francesco Profumo, presidente Compagnia di San Paolo; Pietro Spirito, presidente Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale; Giuseppe Tripoli, segretario generale Unioncamere. Ha moderato Alessandro Barbano, direttore de "Il Mattino".

«Zes strategiche», De Vincenti punta sul Mediterraneo

Il confronto

Presentato il rapporto di Srm sui traffici marittimi. Il ministro: «Il governo crede nel Mezzogiorno»

Antonino Pane

Un'occasione irripetibile o qualcosa da guardare con attenzione senza lasciarsi prendere da facili entusiasmi e, soprattutto, senza badare solo ai capitali messi in gioco. Nella sede del Banco di Napoli di via Toledo Maurizio Barracco e Paolo Scudieri (presidenti Banco di Napoli e Srm) hanno riunito economisti, studiosi, uomini delle istituzioni. La via della Seta seduce e le possibilità di sviluppo, anche al Sud ci sono e sono notevoli. Ma bastano solo i miliardi di euro cinesi per far decollare il sistema portuale italiano? Alla presentazione del quarto rapporto annuale dell'Srm-Banco di Napoli sull'economia marittima italiana, il ministro per la coesione territoriale e il Sud, Claudio De Vincenti, è stato chiarissimo. «Il contributo dei porti del Mezzogiorno è positivo ma si deve fare di più». E come fare di più, si è chiesto il direttore de Il Mattino, Alessandro Barbano, che ha moderato il dibattito. Come colmare il gap infrastrutturale con il Nord del Paese se le opere realizzate al Sud devono produrre subito dividendi? Una mano arriva

dalle zone economiche speciali. E infatti il ministro De Vincenti ha subito ribadito che, proprio per questo, «tra i criteri di individuazione delle zes abbiamo indicato che deve esserci un porto di rilievo europeo». Ma De Vincenti è andato anche oltre indicando proprio i sistemi portuali di Napoli e Salerno, Taranto e Gioia Tauro volani fondamentali per l'economia di tutto il Mezzogiorno. «Ci sono - ha spiegato De Vincenti - le premesse per uno sviluppo della portualità del Mezzogiorno che svolga un ruolo importante su tre versanti. Prima di tutto un collegamento tra il Mediterraneo e l'Europa nel verso sud-nord, poi un collegamento rovesciato con l'Europa che guarda al Nordafrica e al Medio Oriente per investire e per far crescere quei paesi». De Vincenti ha sottolineato il ruolo dei porti del Sud Italia nel Mediterraneo hanno acquistato una nuova centralità nei traffici intercontinentali con l'apertura del secondo ramo del Canale di Suez. «Il Mezzogiorno ha detto - chiaramente ha la vocazione prioritaria in questo nuovo ruolo intercontinentale del Mediterraneo».

Già, un nuovo ruolo. Il direttore della ricerca Srm, Massimo Deandrei, prima, e il responsabile dell'area marittima Alessandro Panaro, poi, hanno definito quella del Mediterraneo una nuova centralità. «L'ha sottolineato Deandrei - se i cinesi vedono nell'export-import un affare da 17 miliardi di dollari è evidente che con i nostri 107 miliardi di oggi movimentati sul

la via della Seta, di strada ne possiamo fare ancora tanta».

Ma è solo questa la nostra strada si è chiesto Barbano? Per l'ambasciatore Ferdinando Nelli Feroci, presidente dell'Istituto affari internazionali, la via della Seta è una occasione unica e irripetibile. Bisogna calzare l'iniziativa perché porterà grandi benefici nel nostro Paese. Anche per il segretario generale di Unioncamere, Giuseppe Tripoli, le opportunità di sviluppo come questa vanno colte e per farlo bisogna accelerare sul fronte della crescita e delle competenze professionali e digitali. Sulle competenze professionali mette la proposta di Francesco Profumo, presidente della Compagnia di San Paolo. «Servono giovani preparati. Qui a Napoli c'è una palestra straordinaria come la Federico II. Siamo pronti a promuovere corsi di formazione superiore». Per Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti, invece, bisogna assecondare lo spirito della riforma Delrio che ha tracciato la rotta da seguire. «I dollari cinesi - ha detto - non ci servono. Ci serve dare risposte chiare agli imprenditori cinesi, i cinesi vogliono i nostri prodotti di qualità». Sulla stessa linea Pietro Spirito, presidente dell'Aurora portuale del Tirreno centrale. «Noi dobbiamo guardare verso le Americhe, è lì che va la stragrande maggioranza della nostra esportazione. Certo dobbiamo collaborare con i porti del Nord Europa e anche con la Cina. Ma innanzitutto dobbiamo guardare ai nostri di mercati riferimento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ad Massimo Deandrei presenta il rapporto sui trasporti marittimi di Srm

Decreto Mezzogiorno. Venezia e Genova in prima linea: incentivi anche a noi

Porti del Nord in pressing sulle zone economiche speciali

RCMA

■ La cornice normativa delle zone economiche speciali, con la pubblicazione del decreto Mezzogiorno in Gazzetta ufficiale, è pronta. Ma non c'è nemmeno il tempo di passare alla discussione tecnica sui provvedimenti attuativi che già arriva il pressing dei porti del Nord. Venezia e Genova in particolare guidano il fronte che punterebbe a un'estensione dei benefici (o almeno di una parte di essi).

Il decreto prevede procedure amministrative e di accesso alle infrastrutture semplificate, da affidare a un unico soggetto gestore. Preannunciate anche agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito d'imposta al Sud: saranno resi eleggibili per il beneficio investimenti fino a 50 milioni. Le imprese beneficiarie devono mantene-

re la loro attività nell'area Zes per almeno cinque anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni. Gioia Tauro e Napoli-Salerno sarebbero in prima fila, ma nella fase iniziale le Zes meridionali potrebbero arrivare a cinque.

Nei giorni scorsi la Camera di commercio di Venezia Rovigo Delta Lagunare ha consegnato un documento al sottosegretario con delega agli Affari Europei, Sandro Gozi, per chiedere che il governo riapra il tavolo sulle zone economiche speciali coinvolgendo anche le zone franche e lo faccia partendo da quella di Venezia, «approdo finale della "Nuova Via della Seta" su cui la Cina ha in programma di investire circa 60 miliardi di dollari».

Genova punterebbe a una Zona che comprenda anche i retroporti di Rivalta Scrivia, Alessan-

dria e Piacenza. Anche Trieste potrebbe essere interessata.

Secondo Maurizio D'Amico, segretario generale Femoza (Federazione mondiale delle Zone economiche speciali), la norma del decreto che limita le Zes al Sud è «perfettamente in linea per quanto concerne le agevolazioni fiscali con il contenuto della Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, e con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica». Ma, in una seconda fase, osserva, ci potrebbero essere margini per ampliare alcuni interventi, soprattutto in chiave amministrativa e infrastrutturale. «Sarebbe utile per inserirsi al meglio nella "Nuova Via della Seta" e si valorizzerebbero i maggiori link dei porti del nord con i canali distributivi del Northern Range».

C.Fa.

Brexit: Gentiloni, a Consiglio Ue spinta per Milano nuova sede Ema

ROMA (MF-DJ)--Per il trasferimento da Londra ad altri Paesi Ue dell'agenzia del farmaco, Ema, "pensiamo di avere un dossier competitivo. Una spinta che cercheremo di dare al Consiglio europeo e' che questa decisione avvenga sulla base della qualita' tecnica e dei dossier che vengono avanzati e non sulla base di una logica di compensazione interna a questo o a quel gruppo di Paesi, che non farebbe bene al settore e che noi avendo una candidatura forte cercheremo di orientare in un' altra direzione". Lo ha detto in Aula al Senato il premier, Paolo Gentiloni, spiegando che a margine del Consiglio europeo si discuterà dei "criteri da adottare per il trasferimento da Londra ad altri Paesi dell'Unione di due grandi agenzie: l'agenzia che si occupa di banche e l'agenzia del farmaco". "Noi -ha sottolineato Gentiloni- abbiamo la consapevolezza di avere nella citta' di Milano tutte le carte in regola non solo dal punto di vista dell'importanza della filiera farmaceutica ma anche della qualita' della vita, della **logistica**, dei trasporti, della sede". vs (fine) MF-DJ NEWS.