



INDICE



Primo piano:

- **Sedimenti marini e dragaggi** (La Gazzetta Marittima)
- **Svolta Ue sugli aiuti di Stato** (Avvisatore Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

- **“...Trieste al centro dei progetti per “One Belt, One Road”...”** (La Gazzetta Marittima)
- **“...A fine anno contenitori in crescita del 25%...”** (L'Avvisatore Marittimo)
- **“...Trieste centrale per i traffici cinesi...”** (L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

- **“...Referendum popolare Grandi Navi...”** (Ansa)
- **“...Becce, numero uno dei terminalisti...”** (Il Tirreno)

Genova:

- **“...Diga sarà finanziata...”** (L'Avvisatore Marittimo)

La Spezia:

- **“...Sul codice doganale un workshop a La Spezia...”** (La Gazzetta Marittima)

Ravenna:

- **“...A Ravenna l'assemblea Federagenti...”** (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

- **“...Ecco il Giampieri-pensiero...”** (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

- **“...Marcucci pubblico e privato per la logistica...”** (La Gazzetta Marittima)
- **“...Ecco il porto visto dai ragazzi...”** (Il Tirreno)
- **“...Finanziati dodici progetti...”** (La Gazzetta Marittima)
- **“...Decreto anti Nogarini...”** (La Nazione LI)

Napoli:

- **“...Si apre vertenza Culp...”** (Avvisatore Marittimo)
- **“...Molo Polisettoriale...”** (La Gazzetta Marittima, Avvisatore Marittimo)

Trapani:

- **“...L'Armatore e il Rolex...”** (La Repubblica, Giornale di Sicilia)

Gioia Tauro:

- **“...Scendono dalla gru gli operai in protesta al porto...”** (Gazzetta del Sud)

Palermo:

- **“...Arrivati mille studenti a Palermo...”** (ANSA, Gazzetta del Mezzogiorno, La Repubblica)

Augusta:

- **“...Sversamento di idrocarburi...”** (Giornale di Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data: 24/5/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Inchiesta su Morace..." (La Sicilia Web)

"...Primo scalo per la Msc Meraviglia..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Energia e Ambiente**

(External Costs)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Sedimenti marini e dragaggi: evento RemTech con Assoporti

Tutte le modalità per l'immersione in mare delle sabbie di escavo dei fondali - Gli interventi

ROMA - Si è tenuta nella giornata di giovedì scorsa a Roma, il secondo evento propedeutico di RemTech Expo 2017, inteso come workshop dedicato ai temi dei Sedimenti marini, dal titolo "Sedimenti marini caratterizzazione, dragaggi, trattamento e riutilizzo - A cura del Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 172/2016, quali modalità".

La giornata è stata aperta da Francesca Mercurio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in rappresentanza anche di Assoporti, Silvia Patruella, project manager di RemTech Expo e da Andrea Zamboni, coordinatore tecnico-scientifico della sezione CIASIT, con la partnership tecnica di ambiente.se e la media partnership di Rapsa TV.

Tra gli argomenti chiave, introdotti da Giuseppe Battarino, Magistrato collaboratore della Commissione di inchiesta sulle attività illecite connesse allo sfruttamento dei rifiuti, strettamente al Regolamento che ha definito le modalità e i criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini, siamo partecipi del Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 172/2016 approvato il 15 luglio scorso.

Il regolamento, come hanno ricordato anche Laura D'Amico del Ministero dell'Ambiente, Giuseppe Bortone del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente SNTA e Francesco Repe di Università Politecnica delle Marche, è in vigore dal 21 settembre ed è collegato al DM del 15 luglio n. 172/2016 in materia di operazioni di dragaggio nel SIN.

Il regolamento determina le modalità per il rilascio dell'autorizzazione art. 109, comma 2, del Codice Ambientale, per l'immersione deliberata in mare dei materiali di escavo di fondali marini, risalenti ai sedimenti marini emersi, comma 1, lettera a, dell'art. 1081.

Definisce inoltre i criteri esemptivi per tutto il territorio nazionale, per l'analisi di tali materiali ai fini di rinvenimento o all'interno di ambienti contaminati, regolamenti, oltre la gestione dei materiali provenienti dai dragaggi delle aree portuali e marittime, con le imprese in sito di interesse nazionale e la gestione dei materiali provenienti dai siti di interesse nazionale risultanti da operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marittime, cadenti al di fuori di detto sito.

Il DM n. 172/2016 disciplina le

modalità e le norme tecniche delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marittime costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, anche al fine del recupero dei materiali dragati come richiesto anche con la legge n. 84/94, Legge dell'ordine della legislazione ambientale portuale art. 5 bis, comma 6a.

La seconda parte del programma è dedicata ai portuali e alla loro coordinata nell'ambito della Civilis Abitacolo di RemTech Expo, in cui tutti i portuali di interesse pubblico e privato, hanno potuto confrontarsi in maniera aperta, condividendo conoscenze, esperienze, problematiche e soluzioni sui temi della caratterizzazione dei sedimenti, tecnologie innovative, eco-dragaggi, trattamento, gestione, raccolta e analisi di dati correlati.

Hanno partecipato, oltre al Ministero dell'Ambiente e al Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, Vincenzo Sangiuliano della Stazione Zoologica di Napoli, Donatella Giacomini di Unione Portuale Franco Roccia di ambiente.se e partner tecnici della giornata, Andrea Pedemonte di IRI Italia, Giovanni Pardi di Trevis, Emma D'Amico di Decimar e Marco Panschi di Bosalis.

Sotto analisi il decreto 173/2016

Dragaggi, norme e Sin al RemTech Expo 2017

Roma. Il 18 maggio, a Roma, si è tenuto il secondo evento propedeutico di RemTech Expo 2017, dedicato ai temi dei sedimenti marini. Se davanti a noi: sedimentazione, dragaggio, trattamento e riutilizzo. Ad attenderci dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 173/2016, quali novità? Il titolo.

La giornata è stata aperta da Francesco Mazzucco, segretario generale dell'Autorità di gestione portuale del Tirreno centrale, in rappresentanza del club di Assepianti. Silvia Pagardola, project manager segue in ultima pagina

Dragaggi e Sin

di RemTech Expo e da Andrea Zambuto, coordinatore tecnico scientifico della sezione CIMSIT.

Una delle novità rilevanti, il decreto del ministero dell'Ambiente 173/2016, approvato il 19 luglio scorso, che ha definito le modalità e i criteri tecnici per l'implementazione all'immersione in mare dei materiali di scarto.

È in vigore dal 21 settembre ed è collegato al decreto ministeriale 172/2016, approvato lo stesso giorno del 173, che disciplina le operazioni di dragaggio nei siti di interesse Nazionale (SIN).

Il regolamento determina inoltre i criteri, vincenti per tutto il territorio nazionale, per l'utilizzo di tali materiali al fine di ripristinare o allentare gli ambienti compromessi, in quali le lagune conformano le modalità di caratterizzazione, classificazione ed accettabilità. La legge 64/04 (art. 5 bis, comma 2) non si applica ai siti di interesse nazionale. Tali operazioni sono invece autorizzate nel rispetto delle modalità discendenti dall'applicazione dell'articolo 109, comma 2, del Codice Ambiente. La seconda parte del programma ha visto una tavola rotonda con stakeholders pubblici e privati, hanno partecipato, oltre al ministro dell'Ambiente e al Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, Vincenzo Spadaro della Senato e Zoologia di Napoli, Daniela Giacomelli di Unione Petrolifera, Marco Iacchi di Araklon e se è partner tecnico della giornata, Andrea Pedemonte di ERI Italia, Giovanni Profeta di ERI, Chiara Grippetti di Devipart e Mario Panichia di Haskala.

LA COMMISSARIA VESTAGER ABODISCE L'AUTORIZZAZIONE LE FINO A 150 MILIONI DI EURO

Porti, svolta Ue sugli aiuti di Stato

D'Agostino (Assoporti): «Da chiarire se riguarda anche gli investimenti privati»

ALBERTO GHIARA
GENOVA. «L'apertura della Commissione europea sugli aiuti di Stato nei porti è un fatto molto positivo, che riconosce la possibilità di investimenti del soggetto pubblico e riguarda un problema che toccava soprattutto Italia, Francia e Spagna, perché i paesi dell'Europa settentrionale hanno investito già da tempo nei loro terminali», afferma **Zeno D'Agostino**, già presidente di Espo, l'associazione dei porti europei, oltre che delle **Autorità** di Genova e Livorno, e oggi consulente della Regione Toscana. «Sicuramente, commenta Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti - è un fatto importante e rende più semplice la vita ai porti. Le intenzioni sono buone, ma stiamo valutando tecnicamente qual è la reale portata di questa misura». Nel giorno scorsi la commissione europea alla Concorrenza, Margrethe Vestager, ha annunciato un cambia-

mento nelle regole sugli aiuti di Stato ai porti, nel quadro di uno sforzo per modernizzare il controllo sugli aiuti di Stato. In pratica, per i porti verrà applicata la "General block exemption regulation", di cui già beneficiano settori come energia, ambiente, banda larga, innovazione. Il regolamento fissa i criteri in base ai quali gli Stati possono evitare di chiedere la prevista e altrimenti obbligatoria autorizzazione alla Commissione europea per concedere aiuti pubblici. «Negli ultimi anni», ha detto Vestager, la Commissione ha preso più di 30 decisioni sugli aiuti di Stato ai porti e più di 50 sugli aeroporti. Quindi adesso abbiamo una buona idea di quali misure probabilmente distorcano la concorrenza e quali no». Per quanto riguarda i porti, il regolamento, esonera dall'autorizzazione europea gli investimenti fino a 150 milioni di euro nei porti marittimi e fino a 50 milioni di eu-

ro negli interporti. Vestager fa l'esempio dei costi per i dragaggi di cui alcuni porti hanno bisogno per mantenere l'accesso abbastanza profondo da consentire alle navi di raggiungere la banchina. «Per i porti questi costi non sono negoziabili a causa della loro conferma, indipendentemente da quanto siano efficienti e competitivi», le aspettative dello shipping, soprattutto in Italia, vanno però oltre il finanziamento di opere come i dragaggi. D'Agostino vede bene il limite di 150 milioni di euro («ci permette di fare molte cose»), ma osserva che «non si capisce se riguarda gli investimenti pubblici o anche quelli privati». Dal canto suo, Vestager sottolinea l'importanza di questo provvedimento. «Questi sono cambiamenti significativi per gli investimenti pubblici nei porti e negli aeroporti, che chiariscono le regole, semplificano le procedure e permettono agli Stati

membri di investire in questo settore più rapidamente. Ciò può aiutare a creare più posti di lavoro e favorire la crescita economica, proteggendo contemporaneamente il mercato unico europeo». Il passo indietro della Commissione europea sui controlli negli aiuti di Stato comporta un maggiore impegno alla trasparenza da parte degli Stati membri. Viene ridotto il carico amministrativo per gli Stati e aumentata la certezza giuridica per le imprese che ricevono aiuti di Stato. Meno controlli da parte della Commissione richiedono che gli Stati si facciano carico di una maggiore responsabilità a mostrare ai cittadini dove vanno i fondi pubblici e che impatto hanno. Per la Commissione, la cooperazione fra Stati e Unione europea è decisiva per far funzionare questa modernizzazione del controllo degli aiuti di Stato.

di **RENZO GAZZONI** e **GIUSEPPE BIANCHI**

PARLA IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI GESTIONE PORTUALE

«A fine anno contenitori in crescita del 25%»

D'Agostino: «Investiremo sulle crociere, vogliamo portare a Trieste mezzo milione di passeggeri»

TRIESTE. L'obiettivo è quello di una continua crescita, che a fine anno, in quasi tutti i traffici del porto segnerà un più 20%. «La conferma» i dati dei primi mesi del 2017 lo sento sta crescendo e anche nel mese di maggio si stanno facendo grandi progressi», spiega Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste.

Presidente, l'Italia è tornata ad essere uno snodo vitale della Nuova Via della Seta cinese attraverso i porti di Genova e Trieste. Questo cosa significa?

«Torniamo a una prospettiva in cui l'ingresso marittimo della Via della Seta in Europa arriva da Sud. Da presidente di Trieste questo mi rende felice. In quella che era l'ultima versione della Belt & Road Initiative sembrava che l'Italia venisse bypassata», ricorda D'Agostino commentando le dichiarazioni del presidente del consiglio, Paolo Gentiloni, e l'impegno della Cina, riferito dal presidente Xi Jinping, di investire sui porti italiani, in particolare su Genova e Trieste. «Se in origine si parlava di Venezia come possibile snodo della Nuova Via della

Seta - aggiunge D'Agostino - nelle versioni più recenti il braccio marittimo della Via cinese attraversava Suez e Gibilterra e arrivava in Europa da Nord, bypassando la nostra penisola. Una visione che, ovviamente, preoccupava l'Italia».

Parliamo dell'andamento dei traffici che riguarda il porto. Quali sono le prospettive per i contenitori?

«Contiamo di chiudere con un più 25% a fine anno. È il dato incoraggiante è che stanno aumentando i container pieni. Abbiamo soltanto i dati dei primi cinque mesi del 2017 ma le previsioni sono più che incoraggianti. Al momento siamo più che soddisfatti». **Gli altri traffici invece? Quali sono i numeri di Trieste?**

«Sulle rinfuse abbiamo avuto un calo a inizio anno dovuto sostanzialmente alla chiusura di alcuni stabilimenti in Germania. Adesso le cose stanno andando meglio e stiamo registrando già da alcune settimane una netta ripresa». **Trieste ha investito molto sullo sviluppo della ferrovia. Risultati?**

«Sta crescendo il numero dei

convogli, specialmente quelli che hanno come destinazione finale l'Est Europa. Sembrerebbe sul traffico su ferro è stata certamente una mossa vincente che intendiamo portare avanti anche nei prossimi anni. Uno dei tanti risultati raggiunti è stato il primo treno partito da Trieste che unisce i mari Adriatico e Baltico. Il servizio intermodale a lunga percorrenza corre sulla direttica Kiel-Göteborg, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia o dalla Grecia. Il servizio promesso dai turchi di Ekol rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio Ten T Adriatico-Baltico. La partenza è prevista ogni mercoledì alle ore 11 da Trieste con l'arrivo il giorno successivo a Kiel in Germania alle ore 13, per una distanza ferroviaria di 1.360 km coperta in 26 ore. Il carico prosegue poi via mare per ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg in Svezia nella mattinata di venerdì mattina, dopo 14 ore di navigazione». **Sul versante passeggeri quali sono i piani della nuova Autorità di sistema?**

«Per quanto riguarda i tra-

getti, i numeri sono più o meno stabili. Sulle crociere invece abbiamo grandi margini di miglioramento. Attualmente movimentiamo circa 140 mila crocieristi all'anno ma l'obiettivo è quello di poter raggiungere il mezzo milione di passeggeri cruise». **Come farete a raggiungere questi numeri?**

«Trieste è una città che molto ha investito sul turismo, una città dalle grandi potenzialità e dalle enormi bellezze. Proprio per questi motivi ritengo che un traguardo del genere, nel medio-lungo periodo, sia raggiungibile anche dopo aver fatto un adeguato lavoro di pianificazione con le compagnie crocieristiche che scalano Trieste».

Torniamo all'interesse cinese per lo scalo giuliano e alla Nuova Via della Seta. Non teme la concorrenza dei principali porti greci in questa operazione?

«È giusto che il Pireo sia una base per una serie di traffici. Ma per sfruttarlo appieno e per entrare in Europa serve un'altra testa di ponte con cui il Pireo possa collegarsi via nave. E io la vedo a Trieste per l'Europa Centro-Orientale, come a Genova per l'Europa Occidentale».

«In forte aumento i volumi intermodali»

Nei primi quattro mesi dell'anno in corso, la loro crescita si è attestata al 50%»

Con la recente missione italiana in Cina è stato formalizzato il ruolo centrale di Trieste nei rapporti tra il Mediterraneo e l'Asia. Qual è il suo punto di vista, a tale proposito?

«Il porto di Trieste può essere un vero e proprio hub per i traffici tra il Far East, l'Europa Orientale e l'Europa del Sud. E ciò non solo per le banchine e i fondali naturali a disposizione delle navi, ma soprattutto per i collegamenti intermodali sviluppati in maniera importante negli ultimi anni. Tutto questo fa di Trieste il vero porto italiano a vocazione internazionale».

Il porto di Trieste è sempre più orientato verso i territori mitteleuropei o la Baviera. Quali sono i vantaggi più concreti che offre oggi il sistema logistico che ruota attorno al porto?

«A Trieste il treno è la prosecuzione della nave e del braccio della gru. Per raggiungere il porto dal Far East rispetto ai porti del Nord Europa si spuntano quattro o cinque giorni di transit time. Le distanze ferroviarie, inoltre, sono minori per raggiungere il Sud ed l'Est Europa: un tre-



Fabrizio Zerbini

no, da Trieste, arriva a Monaco di Baviera in 9 ore».

Quali dovrebbero essere, a suo avviso, gli investimenti prioritari da programmare per sostenere lo svi-

luppo del traffico?

«Innanzitutto è necessario utilizzare bene ciò che già esiste, per poi proseguire su progetti già presentati, sia per quanto riguarda le ban-

chine del porto che per quanto relativo ai servizi ferroviari».

Che cosa pensa dei rapporti tra Trieste e gli altri scali, anche non italiani, dell'Alto Adriatico?

«Trieste, come ricordavo poc'anzi, è l'unico porto italiano che fa riferimento in maniera prevalente a mercati internazionali. Quindi non c'è competizione con altri porti italiani. Kopertin Slovenia e Rijeka in Croazia, invece, hanno gli stessi mercati di riferimento del porto di Trieste. È indubbio che la competizione esiste e si agguerrisce, ma il fatto che tutti applichino le regole dell'Unione europea in maniera uniforme».

Quali sono le prospettive della sua azienda/attività?

«Per quanto riguarda Trieste Marine Terminal, i teu movimentati nei primi mesi del 2017 hanno registrato una crescita superiore al 12%, ma è da sottolineare anche l'importante aumento dei volumi intermodali, frutto di investimenti recenti e tuttora in atto: nei primi 4 mesi dell'anno in corso, la crescita si è attestata al 50% rispetto allo stesso periodo del 2016».

Serracchiani: «Trieste centrale per i traffici cinesi»

TRIESTE. «La puntuale menzione del porto di Trieste fatta dal presidente Gentiloni nel corso della sua visita in Cina ribadisce quanto sia chiaro al Governo il valore del nostro scalo e quanto grande sia il suo potenziale strategico non solo per la regione ma per tutto il Paese». Lo ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani commentando le parole del premier Paolo Gentiloni a Pechino, dove si è recato per partecipare al Forum "One belt, One Road". Gentiloni ha detto che l'Italia «con i suoi porti - da Genova a Trieste (e i loro corridoi ferroviari con l'Europa) ma anche

Venezia - offre una capacità portuale come credo nessuno». Per Serracchiani questa grande opportunità rappresentata dalla Via della Seta l'obbligo presente in modo molto concreto in Friuli Venezia Giulia, ed è per questo che la nostra legislatura è stata un continuo e fortissimo impegno sul fronte delle infrastrutture strategiche e delle relazioni internazionali. I risultati si stanno già vedendo ma sono convinta che possiamo e dobbiamo essere più ambiziosi. E anche più compatti, mettendo a sistema tutte le risorse più avanzate dei territori per essere - ha concluso - sempre più competitivi e attrattivi».

Trieste 2017: meno petrolio ma più treni

Funziona la "cura del ferro". I nuovi punti franchi rafforzano la vocazione internazionale dello scalo

TRIESTE. Il calo della movimentazione di petrolio ha fatto partire al ribasso il 2017 per il porto di Trieste. Nel primo trimestre si è avuta una flessione dei volumi complessivi (-2,10 per cento) per 14,5 milioni di tonnellate che, come nota un comunicato dell'Autorità di sistema portuale, è dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al terminal marino della Sot, dedicato appunto alle rinfuse liquide.

L'andamento delle rinfuse liquide è importante per il porto di Trieste. Grazie a questa tipologia di merce lo scalo ha potuto raggiungere negli ultimi anni la leadership nazionale per traffico complessivo movimentato. «Il petrolio», nota anche il presidente degli agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia, Alessandro de Pol, «è un elemento fondamentale per le economie occidentali, non lo vediamo come un traffico riduttivo per uno scalo. Quasi il 100 per cento del petrolio della Riviera e il 60 per

cento dell'Austria passa da Trieste, che movimentava più di 40 milioni di tonnellate all'anno. Spesso si tende a sminuire questo traffico, ma ogni anno arrivano a Trieste circa 500 petrolieri, ognuna delle quali lascia in media sul territorio 70 mila euro».

Al di là della querelle sui numeri, il porto di Trieste è uno dei più dinamici della penisola dal 1990 in poi. Già nel 2014 aveva fatto discutere l'accordo sulle concessioni ad alcuni terminalisti, prolungate per diversi decenni, contestate e infine promosse dall'Unione europea. Più recentemente è stata applicata la **Blue Box**, una cura del ferro, cioè un miglioramento dei servizi ferroviari, che ha portato a un forte aumento dell'utilizzo dei treni. Trieste è il porto italiano con la maggiore vocazione internazionale e l'utilizzo del treno è favorito dalle lunghe percorrenze che compiono le merci che transitano per le banchine, dirette o provenienti da paesi come ad esempio Ger-

mania, Austria, Repubblica Ceca, Slovenia, Ungheria. A spingere i traffici inoltre è la presenza di operatori marittimi turchi che utilizzano lo scalo per i loro traffici ro-ro con l'Europa centrale. Per il futuro, la scommessa del presidente dell'Autorità di sistema, Zeno D'Agostino, è la valorizzazione dei nuovi punti franchi per attirare attività logistiche e produttive.

Per quanto riguarda le tipologie merceologiche diverse dal petrolio, l'Autorità segnala nel 2017 numeri positivi che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, tra cui spicca una buona ripresa del settore container con 137.220 teu movimentati nel primo trimestre 2017 e una crescita del 14,02%. Da evidenziare un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto ro-ro con 74.358 unità transitate (-2,21%). Un buon dato generale quindi, ad eccezione delle rinfuse solide che seguono un -34,14%.

Nel 2016 erano state movimentate 59.237.293 tonnellate, con una variazione positiva del 3,68%. In particolare il presidente D'Agostino, ha sottolineato che con 2.631 treni movimentati e un au-

mento del 27,61% sul 2015, Trieste è diventata lo scorso anno il porto italiano dove viene utilizzata di più la ferrovia, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. Nel dettaglio delle diverse tipologie, lo scorso anno erano aumentate sia le rinfuse liquide, del 3,56% rispetto al 2015, con 42.256.341 tonnellate, sia le rinfuse solide, del 22,45%, con 1.967.964 tonnellate. Anche le merci varie (ro-ro e container) sono cresciute in termini di tonnellaggio del 11,92%, attestandosi a 14.512.968 tonnellate. Andando a guardare i traffici legati alle "Autostrade del mare" si registra una sostanziale stabilità del settore: 302.366 mezzi transitati nel 2016, con un +0,29% rispetto all'anno precedente. C'è invece stata una flessione del numero dei container del 2,94% con 496.507 teu, che però non ha intaccato il tonnellaggio movimentato perché si è registrato un aumento del 6,49% dei container pieni, con 437.129 teu. Sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti) lavorati complessivamente nel corso dell'anno, si arriva anche nel 2016 a superare il milione di teu movimentati (1.162.805).

ALESSANDRO DE POL

«Le agenzie non devono rifiutare nuovi soci»

«Trieste deve cambiare mentalità se vuole crescere»

Lo stand del porto di Trieste alla Fiera Logitrans di Istanbul

TRIESTE. Crescono i traffici convenzionali (container e ro-ro) nel porto di Trieste, ma per gli agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia questa crescita non si ribalta in maniera generalizzata sui fatturati degli operatori, che continuano a soffrire.

«Occorre un cambio di mentalità», avverte Alessandro de Pol, presidente dell'associazione degli agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia e membro del consiglio direttivo di Federagenti. De Pol cita come modelli positivi a cui fare riferimento i casi delle agenzie triestine Somer e Parisi. A differenza di altre realtà, come ad esempio quella di Genova, dove le agenzie marittime negli ultimi anni hanno subito una trasformazione profonda, legandosi in maniera sempre più stretta alle compagnie di linea internazionale, intorno ai porti di Trieste, Monfalcone e Porto Tigarò esiste ancora un tessuto di agenzie medio-piccole, gelose della propria autonomia. «Per anni - afferma de Pol - gli agenti marittimi hanno beneficiato del periodo florido dello shipping. Adesso che questo periodo è passato, in termini di fatturato sta facendo bene chi ha diversificato, intraprendendo ad esempio anche l'attività di terminalista, e ha saputo razionalizzare l'attività. Società come Somer e Parisi hanno fatto partnership con soci terzi che hanno risultati in termini di crescita. Altre realtà, invece, sono ancora legate a management familiari che

considerano la vendita di quote soltanto come ultima ratio in caso di difficoltà e non come uno strumento utile per crescere. Questo comporta che c'è più difficoltà a far entrare nuovi soci, soprattutto stranieri». Che cosa incide sui fatturati? «I diritti di agenzia sono inferiori rispetto a 4 o 5 anni fa. L'aumento del traffico non ha compensato questo calo. Inoltre i decreti di semplificazione dell'attività della pubblica amministrazione riducono le spese pubbliche, ma le riversano sugli operatori privati. Penso ad esempio alle verifiche sulle merci pericolose, che prima erano svolte dalla Capitaneria di porto. Oggi sono a nostro carico, mentre la Capitaneria controlla soltanto che siano svolte correttamente».

La sfida della crescita, a cui il presidente de Pol chiama le agenzie marittime del Friuli Venezia Giulia, risponde ai dati positivi registrati finora dal porto: «In pochi mesi proviamo a vedere se il sistema creato dalla riforma del ministro Graziano Delrio [L'Authority] - dice il presidente degli agenti - sta lavorando benissimo, ha rivisto il sistema strumenti che già c'erano, ma di cui in precedenza non ci si era reso conto. Il punto principale è la cura del ferro. Non sono stati costruiti chilometri di nuove linee, ma sono stati fatti aggiornamenti all'interno del porto. Le infrastrutture esistevano già, ma non erano usate come si doveva. Il presi-

dente Zeno D'Agostino ha lavorato per superare i colli di bottiglia. Con risultati brillanti, come la realizzazione della manovra ferroviaria unica, mentre prima veniva svolta da tre soggetti differenti, con perdite di tempo e costi non compatibili. Il primo passo è stata la semplificazione, il porto era già pronto, bastava capirlo. La nostra categoria cercava da tempo di sensibilizzare sull'importanza della ferrovia, questa amministrazione lo ha capito». Il porto di Trieste è al centro del sistema dell'Adriatico settentrionale, uno dei due assi, insieme a quello tirrenico che fa perno su Genova, su cui sta lavorando il governo per aprire canali di comunicazione commerciale con il Far East. Nei giorni scorsi anche il presidente cinese Xi Jinping durante un incontro con il presidente del Consiglio italiano, Paolo Gentiloni, ha annunciato l'interesse della Cina a investire su questi due assi, come terminali nel progetto della nuova via della seta. Gentiloni ha voluto sottolineare che l'accordo non è in alternativa alla presenza cinese nel porto del Pirco. «Sì - afferma de Pol - ma dal Pirco le merci dove vanno? Le navi devono passare da Trieste o Venezia. Il fatto è che negli anni passati non c'erano le condizioni per investire in Italia, non c'era la filiera. C'erano tanti terminali privati, ognuno pensava al proprio interesse e non a quello del Paese. I cinesi o Toronto non hanno avuto

successo e anche in Grecia non sarebbe stato semplice entrare se il paese non fosse stato finanziariamente in difficoltà. La concorrenza più forte ci viene da Capodistria, che però non riesce a risolvere i suoi problemi di collegamento con la

«I collegamenti con il porto saranno sempre più solidi»

Nel giro di pochi anni nascerà una piattaforma logistica integrata dedicata ai traffici internazionali

Con la recente missione italiana in Cina è stato formalizzato il ruolo centrale di Trieste nei rapporti tra il Mediterraneo e l'Asia. Qual è il suo punto di vista, a tale proposito?

«La recente presentazione da parte cinese del progetto mirato a riproporre l'antica via della seta rappresenta la conferma dell'attrazione da parte di quel grande paese nei confronti del bacino mediterraneo e, in particolare, dell'area nord adriatica. In tale area Trieste con il suo porto rappresenta uno snodo fondamentale, in grado di assicurare crescente importanza agli scambi con l'intera area continentale asiatica. Nell'ampio quadro sfida che si è già avvertita nell'acquisizione di ruoli di rilievo nella nuova via della seta, Trieste può giocare le importanti carte di cui dispone, rappresentate dalla sua collocazione all'incrocio di prioritari corridoi europei (Mediterraneo e Adriatico-Baltico), dei fondali di cui il Porto dispone (18 metri naturali), e della presenza di un punto franco avente caratteristiche uniche e irripetibili nel contesto internazionale. Il Sistema Logistico Triestino e, in termini più estesi, l'intera Piattaforma Logistica Regionale hanno dunque, in questo particolare momento storico, la possibilità di realizzare rilevanti incrementi di traffico, ripristinando altresì la valenza dei suoi distretti industriali».

Il porto di Trieste è sempre più orientato verso i territori mitteleuropei e la Baviera. Quali sono i vantaggi più concreti che offre oggi il sistema logistico che ruota attorno al porto?

«È stato di recente ricordato

che l'illuminata imperatrice austriaca Maria Teresa ha assunto decisioni importanti relativamente a Trieste senza avere mai visitato la città; ha colto dunque con una semplice analisi della carta geografica la valenza strategica di un sito per lo sviluppo di una grande area continentale. Da questa felice intuizione di un grande personaggio è derivata la scelta della costruzione di due linee ferroviarie di collegamento, di un grande porto e di un punto franco, destinato a dare rilevanti ritorni economici agli ingenti investimenti effettuati. È venuta di seguito, come logica conseguenza, la costruzione del canale di Suez di cui operatori triestini sono stati convinti protagonisti. I vantaggi che il sistema logistico triestino può offrire sono quelli intuiti da Maria Teresa, legati ad un accesso facile ed efficiente ai mercati asiatici».

Quali dovrebbero essere, a suo avviso, gli investimenti prioritari da programmare per sostenere lo sviluppo del traffico?

«La Presidente della Regione, Debora Serracchiani, ricorda spesso la necessità prioritaria di utilizzare al meglio le infrastrutture di trasporto esistenti nel Friuli Venezia Giulia. In effetti nessuna di esse sia per quanto concerne quelle puntuali (porti e interporti) - se per giunta considerate quelle lineari (ferrovie e strade) - risultano pienamente utilizzate. La sola autostrada risulta frequentemente sovrautilizzata a causa del traffico pesante che deve assorbire, problema che verrà risolto con la realizzazione della terza corsia. La priorità negli interventi va comunque data al

trasporto ferroviario, non già con la realizzazione di nuove linee ma con la realizzazione dei necessari potenziamenti di tali nodi attualmente inadeguati. Varikovo nella Regione Friuli Venezia Giulia è l'unica a disporre di un'infrastruttura ferroviaria verso il Nord Europa (la linea Pontebona) attualmente sotto-utilizzata e quindi in grado di assorbire traffico aggiuntivo. Rientra questo un vantaggio differenziale molto importante per il Sistema Portuale Regionale nel suo impegno verso i mercati dell'Europa Centro-Orientale».

Che cosa pensa dei rapporti tra Trieste e gli altri scali, anche non italiani, dell'Alto Adriatico?

«I rapporti del Porto di Trieste con la rimanente portualità dell'Alto Adriatico sono in questa fase improntati ad un'accostata competitività. Tale situazione deriva dal fatto che il traffico affidente su tale sistema logistico non è adeguato alle sue effettive potenzialità. La competizione più accesa è con il Porto di Capodistria che risulta molto efficiente e competitivo; la situazione competitiva deriva dalla sostanziale coincidenza dei mercati di riferimento. La concorrenza risulta meno accentuata con il Porto di Venezia, il cui mercato di riferimento prioritario è rappresentato dalla pianura padana. Deve ritenersi definitivamente scongiurato il progetto di realizzare in laguna un super porto da destinare in particolare al traffico containerizzato: il rilevante impegno finanziario necessario per costruire questa infrastruttura non risulta economicamente giustificato ed è di tutta evidenza l'infantilità di coe-

re adeguati humus al di fuori della laguna mentre è agevole utilizzare quelli naturali di cui è dotato il Porto di Trieste. La situazione di competitività è destinata a rafforzarsi con l'aumentare del traffico sul sistema logistico Nord Adriatico, situazione per la quale vi sono tutte le premesse. L'aumento naturale del traffico consentirà di realizzare in una logica sistemica integrando le potenzialità dei principali porti dell'area e della consueta disponibilità di inland terminali».

Quali sono le prospettive della sua azienda?

«L'azienda in cui opera, Interporto di Trieste, ha attualmente una situazione operativa molto buona, in fase di progressivo miglioramento in termini di connessione con lo sviluppo del porto triestino. Negli ultimi due anni in effetti si sono consolidati i rapporti tra lo scalo marittimo e l'Interporto anche grazie all'attivazione di un servizio di navetta ferroviaria che consente di trasferire mezzi giornalieri dall'altipiano al porto e viceversa. Si può fondatamente ritenere che i rapporti fra le due infrastrutture si intensificheranno nel prossimo futuro e si estenderanno agli altri terminali operanti sul territorio regionale: sia porti (Porto di Monfalcone e Porto Togliatti) che interporti (Interporto di Cervignano, Interporto di Pordenone, SDAG). Nel giro di pochi anni si costituirà una piattaforma logistica integrata al servizio dei traffici internazionali del sistema produttivo industriale regionale».

RELAZIONI

«Porto di Trieste più forte verso la Baviera»

TRIESTE. Si rafforza la posizione di Trieste come porto della Baviera, e cresce la fiducia sullo scalo giuliano, grazie al rafforzamento dei servizi confermato dagli operatori commerciali entro la fine del 2017 o nel 2018, al miglior coordinamento con gli interporti della nostra regione, ma soprattutto vorrei dire agli investitori: «fatti insieme a Rfi nel settore ferroviario» ha detto Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Trieste-Monfalcone a margine del Transport Logistic di Monaco, la principale fiera di settore in Europa, e certamente l'evento più importante per il porto nazionale della Riviera. Rispetto a due anni fa abbiamo fatto molti passi in avanti, stiamo uscendo molto sui collegamenti ferroviari: i dati di traffico continuano a dimostrarlo: nel primo quadrimestre di quest'anno, nel porto di Trieste sono transitati più di 2.600 treni con un +20% rispetto al periodo gennaio-aprile del 2016. «Ad oggi - ha proseguito D'Agostino - abbiamo cinque coppie di treni settimanali su Monfalcone abbiamo bisogno di ulteriore capacità verso questa destinazione. Grazie al supporto della Regione, stiamo collaborando con la Baviera per trovare ulteriori possibilità di frequenza e ampliamento del servizio».

ALBERTI, PRESIDENTE FEDESPED

«Trieste sta avendo l'evoluzione più rapida»

«L'Adriatico è fondamentale per i porti e per l'intermodalità»

TRIESTE. La nuova della Via della Seta è una grande opportunità che va colta con almeno due diverse preoccupazioni: la prima è che siano valutati in corso d'opera costi e benefici, per evitare che diventi un boomerang per l'Italia; la seconda è che per cogliere quest'occasione il sistema portuale italiano si muova come una rete unita, senza che si scatenino conflitti fra i singoli scali. L'invito alla riflessione arriva dal presidente di Fedespedit, Roberto Alberti. I due assi italiani su cui si dovrà innestare il progetto cinese di viabilità sono quelli adriatici e tirrenici, fissati dalle strategie del governo per la riforma logistica portuale del paese. Quali sono le caratteristiche della portualità italiana del mare Adriatico?

«L'Adriatico», risponde Roberto Alberti, «è sempre stato il collegamento dell'Italia con Turchia, Grecia e mar Nero, oltre che punto d'ingresso per la via della seta. Gli scali maggiori sono Ravenna, Venezia e Trieste. Ravenna è il primo porto italiano per le rinfuse, importante per l'approvvigionamento di materie prime. A Venezia si lavorano diversi tipi di merci, in particolare ha la vocazione per il turismo e le navi da crociera. Il porto di Trieste è quello che sta avendo l'evoluzione più rapida».

Quanto è importante quest'area per gli operatori logistici italiani?

«I porti che si affacciano sull'Adriatico sono fondamentali per noi. Sono importanti nei settori delle rinfuse, dei container, per l'intermodalità, con funzione di hub logistico verso

l'Europa. Come indicano gli ultimi rapporti, quest'area è in forte crescita e destinata a una spinta ulteriore con il progetto della nuova via della seta».

Il governo ha polarizzato la propria attenzione sui due assi adriatico e tirrenico e l'accordo con la Cina prevede investimenti a Trieste e Genova. Pensa che sia stata la scelta giusta?

«Credo che si sia parlato di Genova e Trieste per semplificare, scegliendo i due porti più emblematici. Trieste per i collegamenti con l'Europa e Genova perché porta più grande d'Italia, che serve uno dei mercati più grandi del mondo, la pianura padana e la Lombardia. L'Italia si deve presentare come sistema portuale, ma sono certo che il governo ne sta conoscendo la portata. Questa proposta si deve leggere come proposta della rete e dei porti italiani, non può essere diversamente. Ad esempio non si può escludere Vado Ligure, dove i cinesi hanno già fatto investimenti. Le aziende cinesi hanno investito in diversi porti, come Savona, Genova, Napoli. C'è l'interesse delle ferrovie cinesi per il progetto della piattaforma Europa a Livorno. Occorre evitare la tentazione che i singoli porti si presentino da soli».

Che rischi vede?

«Penso all'area dove il traffico è cresciuto di sei volte dopo che il porto è entrato nella via della seta, da mezzo milione a tre milioni di ton. Bisogna vedere che scelte faranno i cinesi in Mediterraneo e quante navi arriveranno. La volontà di passare dall'Italia per raggiungere l'Europa potrebbe ridurre il traffico verso il Northern Range. A questo si aggiunge l'aumento filo-

logico dei traffici. Nessuno scalo italiano potrebbe reggere da solo una crescita di questo genere. Se dovessimo avere un'espansione del traffico come avvenuta al Piraeus, i porti di Genova e Trieste andrebbero in tilt. Se ci presentiamo come singoli porti, perdiamo sconfitti».

Intanto a Venezia sta tramontando l'ipotesi di terminal container offshore.

«Quella è un'opera che non ha mai capito. Costringerebbe a scaricare e caricare la merce più volte, per me non sia la scelta economicamente. Ma vorrei raggiungere una riflessione sulla via della seta».

Quale?

«Questo progetto ha bisogno di essere governato dall'Italia. Potrebbe avere effetti non previsti, è bene che sia monitorato. Il timore è che il movimento di un soggetto importante come la Cina possa destabilizzare il nostro mondo dello shipping. Bisogna controllare che ci sia una effettiva concorrenza, non soltanto nel brevissimo tempo, ma anche nei prossimi decenni. Al momento di firmare accordi vanno stabiliti alcuni principi in merito alla ripartizione di costi e benefici. L'interesse della Cina è distribuire le proprie merci al prezzo più basso possibile e non di lasciare valore aggiunto sul territorio. È un aspetto che non vedo segnalato da nessuna parte, ma non va sottovalutato».

Trieste al centro dei progetti per "One Belt, One Road"

L'impegno sulla rotta adriatica dall'hub del Pireo fino al centro Europa - Il potenziamento del Molo VII, la crescita del trasporto su ferrovia e i nuovi investimenti annunciati da D'Agostino



TRIESTE. «One Belt, One Road», ovvero la nuova via della seta, avrà come protagonista del colosso cinese esistente annunciato dal premier cinese Xi Jinping anche i porti italiani, con in primo piano proprio Trieste. Lo ha confermato lo stesso Xi Jinping al premier italiano Gentiloni in visita a Shanghai.

A.F.

(segue in ultima pagina)



Zeno D'Agostino

Trieste al centro dei progetti

annunciando che l'anno prossimo sarà in Italia, oltre che a Roma anche a Trieste, Genova e Livorno, la prima conferenza internazionale nel mondo (joint venture) tra Cina, Europa e Stati Uniti, con la partecipazione di Cina, Europa e Stati Uniti. Il tema sarà: «One Belt, One Road».

Nella mappa che riproponiamo a questo numero, si vede chiaramente la preminenza della rotta in Adriatico rispetto agli altri oceani e alle altre rotte. Trieste è il più importante nodo marittimo del grande network cinese, che nel Mediterraneo orientale ha, ormai come hub, consolidato il porto del Pireo. I milioni di container che la prosaica Adriatica porta a Trieste, infatti, non sono solo un mezzo per il trasporto del centro e nord Europa, e come ha rilevato il presidente della

sua Asip Zeno D'Agostino, non a caso diventerà anche presidente della "nostra" Associazione italiana, e già a buon punto come sviluppo di hub e come collegamento intermodali.

Di recente a Monaco di Baviera, anche la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani ha incontrato i ministri italiani Matteo Renzi e Paolo Gentiloni, e il ministro cinese Wang Yi, per discutere di progetti di collegamento ferroviario e di potenziamento del porto. Il potenziamento del porto di Trieste, non a caso, è in corso da anni e sarà completato entro la fine del 2016, con un aumento di ammontare di 4,3 milioni di euro, che sarà utilizzato per realizzare un rapporto "inquinante" ai fini della sicurezza, per sostenere il piano operativo triennale. Come anche ha rilevato il presidente del porto, D'Agostino, che ha presenziato al workshop di Trieste, «l'infrastruttura portuale è il segreto generale di Trieste Mario Sottocasa», il sistema portuale del Nord Adriatico orientale, punta oggi sulla razionalizzazione degli investimenti e sulla specializzazione

Il governo di intenti di Trieste investe anche il Molo VII, vero simbolo delle capacità del porto ad adeguarsi alle richieste del mercato dello shipping. Si sono appena conclusi i lavori di potenziamento per la seconda delle due grandi gru di banchi a potenziare e aggiornare. Entrambe sono ormai in grado di legare i container alla 21' alla - sulle navi di nuova generazione capaci di imbarcare fino a 10 mila Teu.

Infine, il comitato di gestione di Zeno D'Agostino ha recentemente approvato il bilancio preventivo del 2016, con un aumento di ammontare di 4,3 milioni di euro, che sarà utilizzato per realizzare un rapporto "inquinante" ai fini della sicurezza, per sostenere il piano operativo triennale. Come anche ha rilevato il presidente del porto, D'Agostino, che ha presenziato al workshop di Trieste, «l'infrastruttura portuale è il segreto generale di Trieste Mario Sottocasa», il sistema portuale del Nord Adriatico orientale, punta oggi sulla razionalizzazione degli investimenti e sulla specializzazione

della programmazione delle infrastrutture portuali e ferroviarie per chiuderla con un'epoca di concorrenza su scala tra porti e porti, di cui Trieste è uno dei più forti del governo anche sui temi del lavoro in banca.

(ANSA) - VENEZIA, 23 MAG - Navi da crociera fuori dalla laguna e blocco di nuovi scavi devianti: sono i temi del referendum popolare che No Grandi Navi ha indetto per il 18 giugno. "In queste settimane - spiega Renato Mazzolin, portavoce del comitato - verranno distribuiti in migliaia di copie in diverse parti del territorio del Comune di Venezia i volantini e i manifesti che spiegano l'opposizione al transito delle navi da crociera in laguna". Il quesito scelto per la consultazione è: "Vuoi che le Grandi Navi da crociera restino fuori dalla laguna di Venezia e che non vengano effettuati nuovi scavi all'interno della laguna stessa?".(ANSA).

Assiterminal, Luca Becce è presidente

Genova. Si è riunita lunedì scorso a Genova l'Assemblea di Assiterminal, l'Associazione Italiana Terminalisti Portuali, ed ha eletto per il prossimo mandato Luca Becce come presidente, nonché il nuovo Consiglio Direttivo che risulta composto dai seguenti membri oltre al presidente: Alberto Casoli, Matteo Catani, Franco Cocchi, Giuseppe Dattola, Gaetano Di Marco, Piero Falduto, Silvio Garofalo, Roberto Goglio, Pasquale Ippolito De Feo, Ennio Lorenzini, Paolo Macerini, Edoardo Monzani, Ubaldo Scarpati, Guido Schenone. *(segue in ultima pagina)*

Becce ad Assiterminal

Becce, Sarnano, Roberto Smilli, Vito Leonardo Totterizzo, Fabrizio Zennaro, Mario Cambiati, dopo i suoi due mandati di presidenza prestati, mantiene per conto Assiterminal l'attuale carica di Consigliere nel Board di Expert, Associazione dei Terminalisti Portuali Europei. Luca Becce, 57 anni, savonese, ha ricoperto diverse posizioni dirigenziali nel Gruppo CDP ed è attualmente amministratore delegato di TDP a L'Orto.

Luca Becce (Tdt) numero uno dei terminalisti

*Il manager è da sette anni al lavoro in Darsena Toscana Rimessa in carreggiata l' Alp: era quasi fallita, ora assume***ECONOMIA DEL MARE»SEGGIOLE E POLTRONE**

LIVORNO Nereo Marcucci è al timone di **Confetra** che raggruppa 32 mila imprese di logistica a livello nazionale, così come Roberto Alberti è il numero uno degli spedizionieri italiani (**Fedespedit**) e Enzo Raugel il vicepresidente dell'associazione che raggruppa le compagnie portuali. Fra gli esponenti della portualità labronica sono al timone delle organizzazioni imprenditoriali nazionali sale ora al vertice dei terminalisti Luca Becce, che nel terminal Tdt è arrivato nell'ottobre 2010 come consigliere d'amministrazione e nel marzo di tre anni più tardi è diventato amministratore delegato (rimanendo in sella anche dopo il passaggio della società dal gruppo di Luigi Negri alle mani dei fondi Infracapital e Infravia, britannico l'uno e francese l'altro).

Ma Becce, savonese di origine, ha nel curriculum con "targa" livornese anche la Gip (dopo l'alleanza fra i portuali e Neri-Negri) e l'Alp (l'ex Agelp resuscitata dall'Authority e passata dal quasi fallimento a nuove assunzioni). In entrambi i casi come amministratore delegato.

Becce è stato eletto nell'assemblea di **Assiterminal**, nel consiglio direttivo figura anche l'imprenditore livornese Enio Lorenzini.

Assiterminal è una sigla con un rilevante peso specifico: nella mappa degli equilibri del potere sulle banchine rappresenta 62 terminalisti e concessionari, cioè imprese con un forte ventaglio di tipologie (container, ro-ro, crociere) che appartengono al segmento più fortemente chiamato a investire nelle infrastrutture portuali. A mettere in moto la crescita è stato anche l'arrivo di Luigi Robba come direttore, forte della lunga esperienza in Assoport, l'associazione delle Autorità portuali.

L'organizzazione dei terminalisti lavora spesso in tandem con la **Confetra** di Marcucci.

Con Confindustria c'è un lavoro di squadra a livello locale eppure su scala nazionale **Assiterminal** ha annunciato l'uscita da Confindustria dopo una serie di incomprensioni.

Becce, come dicevano, ha messo radici a Livorno negli ultimi sette anni. In precedenza aveva lavorato dal '96 al '98 come direttore di un centro commerciale in Liguria, poi aveva avuto la responsabilità del personale in un polo della grande distribuzione della Coop ligure, successivamente aveva lavorato come manager per il gruppo Orsero (che attorno all'import di ortofrutta ha creato terminali marittimi, trasporti, commercio) fino a entrare nel gruppo Gip di Luigi Negri nel 2006 e tre anni più tardi diventare

-segue

terminal manager del Sech a Genova, prima di arrivare a Livorno l'anno seguente.

GLI STATI GENERALI DELLA LOGISTICA A PALAZZO SAN GIORGIO

Diga, Delrio assicura: «Sarà finanziata»

Il ministro a Genova: «Opera strategica: i soldi dal fondo sui porti di Cdp»

GENOVA. «Avanti con la diga foranea per il porto di Genova, snoperazione e non competizione e presto una norma sul lavoro portuale, sono i tre grandi messaggi del ministro Delrio. Il patto è la dimostrazione della cooperazione, nel patto una cosa molto grossa è la diga e anticipa l'intesa sul lavoro portuale di una norma che spetta al parlamento». Paolo Emilio Signorini, presidente della

Associazione portuali del Mar Ligure Occidentale (i porti di Genova e Savona) e sottoscrittore della firma sul protocollo di intenti firmato lunedì mattina a Palazzo San Giorgio per lo sviluppo del sistema portuale della Liguria con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e la collega capo dell'Autorità di sistema del Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara), Carlo Roncallo. La firma è avvenuta in contemporanea con la riunione degli Stati ge-



Paolo Emilio Signorini con Graziano Delrio

nerali della logistica del Nord Ovest, presenti i due presidenti di Piemonte e Lombardia Sergio Cusani e Roberto Maroni. «Il sistema portuale del Mar Ligure deve essere considerato come un sistema integrato, non in concorrenza; affare su tutta la pianura padana occidentale, centrale e orientale insieme possiamo attirare traffico, come stiamo già facendo. Infatti ci sono linee che

dalla Cinisbalone sea Genova via La Spezia dice Carlo Roncallo e sottolinea la necessità che sia completata la Pontremolese, il collegamento ferroviario La Spezia-Parma, uno dei punti che fanno parte del protocollo di intenti firmato con il ministro insieme con le opere di banchinamento in programma da parte dei terminalisti e l'ampliamento dell'effort per le crociere.

La diga di Genova

«La diga del porto di Genova, quando il progetto sarà pronto sarà finanziata. Lo assicura il ministro Graziano Delrio. «Abbiamo la disponibilità di Cassa Depositi e prestiti a costruire un fondo ad hoc per finanziare le opere portuali, un fondo per i porti perché sono centrali nella nostra ottica», ha detto il ministro. «Quindi siamo pronti per partire subito ed allargare nella zona di Sampierdarena il primo imbocco e poi costruire il resto. Sappiamo che quell'opera è strategica per la competitività di Genova e, come non l'è stata e non ci sarà incertezza nel collegamento per il Terzo Vallo ferroviario, non ci deve essere incertezza quando individuiamo un'opera strategica per il futuro del Paese. E nel momento in cui abbiamo deciso, il Paese deve correre».

AL FASS.

011 52 44 4421 44 20071200000000

Sul codice doganale un workshop a La Spezia

Valutazioni e approfondimenti a un anno dall'entrata in vigore

LA SPEZIA - Venerdì prossimo 26 nella sede dell'Anagrafe doganale di La Spezia si terrà un importante convegno sul codice doganale a un anno dalla sua entrata in vigore. Ecco il programma degli interventi.

14.00 registrazione partecipanti. 14.30 saluti ed introduzione: Carla Roncallo presidente AISD Mar Ligure Orientale, Francesca Cavarini presidente Confindustria La Spezia, Massimo De Gregoris presidente nazionale ANASPEO, Bruno Pisano presidente nazionale ASSOCAD, Vincenzo Romini presidente C.T.S.D. della Liguria. 15.15 apertura lavori: dottor Elvio La Toca delegato p.o. dell'ufficio delle Dogane della Spezia. L'internazionalizzazione ed il ruolo



Carla Roncallo

delle Dogane. 15.45 avvocato Sara Anicella - Informazioni tariffarie vincolanti (ITV) e informazioni vincolanti di origine (IVO). Il ruolo salvatore e la correzione disciplina delle royalties. La responsabilità

del rappresentante intellettuale: aggiornamenti giurisprudenziali.

Il contraddittorio doganale: regolamento e durata. 17.00 professori Enrico Pertinace - L'origine non preferenziale: analisi di alcune criticità. Il Sistema Armonizzato versione 2017 - Il sistema delle garanzie. 18.00 Question time. Modera e coordina Sergio Landolfi, presidente ANPEIO.

Per accedere al seminario è necessario compilare il modulo online al seguente indirizzo: <http://speziola.com/webgate.net>.

Gli spedizionieri doganali iscritti all'albo avranno in omaggio il nuovo volume dell'avvocato Sara Anicella "Diritto Doganale dell'Unione Europea".

A Ravenna l'assemblea Federagenti

Seicento agenzie parteciperanno ai lavori da tutta Italia - L'analisi di Duci sulla riforma

RAVENNA - Ne è passato di tempo dalla volta precedente. Ma non anno. E così dopo 14 anni Ravenna torna ad ospitare l'assemblea generale di Federagenti - Federazione Nazionale degli Agenti e Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi, in un contesto che vede mobilitati il capital marittimo nazionale anche sui temi della sicurezza. L'appuntamento, come già abbiamo scritto di recente, è da domani, giovedì 25 maggio a sabato 27. È delegata da oltre seicento agenzie marittime all'assemblea i principali temi della categoria e della portualità nazionale e internazionale.

Gli agenti marittimi di tutta Italia saranno accolti dal presidente ravennate Carlo Corbelli, vicepresidente della bellezza artistica della città. Tarittone l'associazione ha scelto la location del Museo d'arte della città (Mar) per la sede di benvenuto ai

(segue in ultima pagina)



Gian Enzo Duci

A Ravenna l'assemblea

domani, dove gli ospiti avranno la possibilità di visitare la collezione della galleria museo e la pinacoteca.

Il programma delle due giornate è denso di impegni. Venerdì Ravenna sarà capitale della portualità nazionale all'incontro congiunto di Agenti Marittimi e dell'Associazione Nazionale Gruppo Ormezzano e Benvenuti Porti Italiani - ANOPI e del Gruppo onneggiatori di Ravenna. All'esordio i principali temi della portualità italiana, alla presenza di esponenti del Governo, delle più alte cariche del Comando Generale delle Capitanerie di Porto e del Comando delle Interenti Marittime dei Porti Nazionali, dei Presidenti delle Autonomie di Sistema Portuale e delle Regioni Regionali e Comunità. La Federazione con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, svilupperanno il Secondo Forum Nazionale sulla Sicurezza Portuale. A sua volta Gian Enzo Duci, presidente nazionale di Federagenti nel workshop "Riforma portuale del porto d'oltramarina", avvierà un'importante discussione sulle luci e le ombre della riforma portuale.

Ancona e i suoi sei porti: ecco il Giampieri-pensiero

Il determinante rapporto con il territorio, il ruolo delle ferrovie fino alla banchina, il tema del lavoro - L'ingresso delle città nei comitati di gestione

ANCONA - L'ha dichiarato di recente in una lunga intervista al quotidiano "Il Resto del Carlino". L'Autorità di sistema portuale deve collaborare con le altre amministrazioni pubbliche, per trovare una sinergia con il territorio che compensi la carenza dell'economia e dell'occupazione. E il Giampieri-pensiero, espresso dal presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Admation centrale, con grande determinazione, è, con affermazioni altrettanto significative. Ecco alcune delle sue idee espresse nell'intervista ora pubblicata.

(segue in ultima pagina)

Ancona e i suoi sei porti

Presidente Rodolfo Giampieri, cosa cambia con le AdmP nel rapporto con le città?

«La prima Delta ha ambizione come obiettivo il mettere la prima pagina nell'interesse economico di un territorio amministrato. Ciò che in questi ultimi anni il ruolo delle Autorità portuali si è modificando. Sono più merite di un tempo di essere fondamentali per la ripresa di territori fortemente colpiti dalla crisi».

Le è stato chiesto come possano i porti integrarsi alle città se spesso si sono create barriere inalcantabili...

«C'è bisogno di vedere e riqualificare le infrastrutture. I porti devono essere aperti e li devono avere una validità come sole e portare investimenti che abbiano merito e di crescita. Ma in prima collaborazione con le città, grazie anche ai comitati di gestione che oggi hanno una importante funzione nei nuovi modelli di città».

Le ha insistito molto sul ruolo delle ferrovie che "disturbano" meno la città e sono in forte rilancio in Italia.

«Lo sviluppo dell'intermodalità per non essere più fermi. Il prossimo anno ad Ancona avremo i binari fino in banchina ed altri anno avremo una comunità con il porto e con la città nell'ambiente della Legnami e della Nave».

Oggi la sua AdmP "governa" 215 chilometri di costa, con i porti di Ancona, Pesaro, Fano, Senigallia.

San Benedetto, Pesaro, Ortona. Quali è la strategia?

«Che questi 215 chilometri siano un'unica banchina dove lavorare insieme per una "Blue Economy" che crei nuovi posti di lavoro».

Marcucci (Confetra): pubblico e privato per la logistica

LIVORNO - *Norco Paolo Marcucci, presidente nazionale di Confetra, è intervenuto nel recente workshop sul libro del professor Bologna, commentando i suoi più sostanziosi e precisi della riforma portuale. Le sue considerazioni, a nostro parere, illuminano sul problema della riforma portuale.*

Federporti e più altre compagini (interbancarie) l'Adp del Tirreno settentrionale hanno promosso approfondimenti sul futuro dell'economia marittima portuale e logistica partendo da "Tempesti per il sistema" manifesti scientifici di Sergio Bologna sul portuale. "Una sfida per la politica" (per esposta verso il mondo dello shipping).

Il professor Bologna ha avuto ragione, ancora una volta, a mettere "una situazione di volta ignoranza" anche (e soprattutto) circa il fatto che come sostiene Oskar Merk, responsabile porti e navigazione dell'OCSE, "le navipiganti sono un problema e non un progresso", tanto che le maggiori compagnie di navipiganti cominciano a escludere via.

Norco Paolo Marcucci
(segue in ultima pagina)

Marcucci (Confetra)

(volontà di incrementare le capacità portuali).

È gigantesco è stato altre volte finiti di discussione che si trattasse della superpetra di Kink Naves e dei suoi 458 mt di lunghezza o, più recentemente, della Oasis of the Sea e dei suoi 620 passeggeri.

Non basta il non solo per la loro controparte economica, agenzie, nei competenti dell'investitore del finanziere ma per le conseguenze sui vari di imbarcazioni e quindi sui costi aziendali degli Stati e dunque sui cittadini.

Per affrontare della volontà, ringio che l'allenamento della di-

missione di quello di Hana non, passato a petroli, concludo sul "virtual shipping" di shipping e banche per evitare che "virtuali" mentre gli ordinari delle grandi compagnie verso i continenti attraversano la situazione di quella nave e dei suoi porti rendendo inaffidabile la corsa al pigriantismo. Asciutto le navipiganti e quelle per alcune forme crescenti per dimensioni (seppur non altrettanto pigriantismo). Le media crescenti sono ormai palazzi multipiano galleggianti.

Sembra che se ne discuterà nel prossimo TiraPaesi con interessi diversi e contrastanti per tentare di individuare possibili politiche di riequilibrio tra i supporti contro i vantaggi del pigriantismo per le shipping lines e l'industria che impatta sui costi pubblici degli investimenti per superare i vincoli e finanziarli nei porti e nelle infrastrutture terrestri.

L'Italia, alcuni porti del sistema-paese hanno innovazioni e terminali adeguati. Negli ultimi due anni è stata archiviata la corsa alla proliferazione di nuove maxi-ventilatori nel deserto, soprattutto di transshipment. L'allungamento degli intervalli di porto è in corso. Il cargo ferroviario gode di nuova considerazione, abbiamo ricostituito il ranking delle migliori Dogane a livello nazionale e la produttività delle imprese e l'industria di magazzini standard europei. Allo stato dei fatti la concentrazione su alcuni scali di maggiori volumi (2010-2015) è in corso. I ricami di gestione che si sono visti per pochi mesi del 2016-2017 nel Nord Europa.

È quindi l'istituzione, che nella discussione, l'attuazione degli investimenti impegnati nelle attività marittime e logistiche si aprono dal tema centrale anche su altri importanti cambiamenti.

Tra questi le integrazioni orizzontali e verticali, societarie o organizzative, emergono dai grandi terminali, le iniziative di porti Nord Europa che offrono servizi integrati da porto al destino, la creazione di alcuni Terminal Operator, che usano le condizioni, fanno altrettanto, mentre sorge il fenomeno internazionale (uno shipping mettendo in campo una maggiore potenza di lavoro per ridurre la competizione).

Sullo sfondo, per tempi diversi di realizzazione come evidenziato da Gaetano Duci, Presidente di Federagenti, sistemi attuali che limitano i propri operatori o si promuovono come Stato-Sistema velli e cioci con OTR o, per finire, ma i processi del mercato. E-commerce che diventano logici porto a porto.

Non credo si possa obiettare niente al famoso "è il mercato bello?".

Ma credo altrettanto che si debba ragionare sul fatto che esista una risposta alla domanda, pertinente del senatore Filippo Ciria il rapporto a questi cambiamenti, riacchi e quei i, introdotti dal Ministro Dario. In poche parole è in corso un processo di rifacimento condotto dal Pubblico e vari processi di integrazione della filiera condotta in autonomia da grandi soggetti privati. Possiamo temere di essere se e come sia possibile mantenere un ruolo per le nostre imprese? Conosciamo per i possibili vantaggi senza protezioni o per noi?

Una premessa mi pare la continui. Chi come governatore dovrebbe patrimonializzare l'esperienza di questi che anni e di quella in corso, che è una sorta di working in progress anche in questi giorni, continuando su una linea coerente con le indicazioni della Commissione Europea, evitare la proliferazione, controllare e separare, utilizzare le industrie esistenti e creare lo stato della filiera pubblica.

Una seconda premessa mi pare l'accelerazione di tutti gli strumenti soprattutto ferroviari che contribuiscono all'allargamento dell'area di riferimento della nostra infrastruttura portuale e logistica.

I finanziamenti della legge di DPP presentata il 5 Aprile a Livorno dal Coordinamento del Ministro e della Struttura di missione vanno in questa direzione. Abbiamo proposto una loro integrazione con alcune indicazioni che danno energie agli investitori privati e pubblici, di incrementare i tempi di realizzazione.

In un sistema reso sempre più "razionale", efficientemente e magari con una "calcinata area" più vasta, pubblico e privato cosa dovrebbero e potranno ancora fare?

Ritengo che siano necessarie dopo un buon lavoro della politica nazionale buone politiche locali.

Il pubblico potrebbe aiutare il raggiungimento di determinati obiettivi organizzativi e adeguati delle aziende portuali, a parità di condizioni, dopo un'adeguata valutazione dello strumento delle concessioni, i porti dovrebbero valutare se sia realistica una politica coordinata verso il contenimento e costante l'attualamento agli armatori di importanti terminali crescere, se sia possibile copiare esperienze di network europei o internazionali tra porti e tra operatori e corrispondenti magari in Paesi che siano "maie fornitori" degli servizi che vogliono, se sia possibile procedere all'integrazione tra soggetti privati su modello paragonabile di Meridiana.

Vi sono luoghi nodali e Livorno tra i pochi - dove esistono già risorse territoriali e professionali

che potrebbero offrire ulteriori opportunità. Credo che da un lato se una buona logistica possa aiutare il ritorno di aziende manifatturiere che dalla coesistenza al porto lavorano economicamente ed economicamente restano. La logistica può essere analizzata alla produzione ma può anche essere un aiuto per la produttività in un rapporto programmato tra il Pubblico, le rappresentanze dell'industria e quelle dei logistici soprattutto italiani e non più sparsi tra capi e magari sono nati.

Ovvero che si tratti di un primo gruppo di idee che spero siano generative.

mentano i propri operatori a un proprio azionista. Stato/industria vede i chiesi con AIGIR, e, per finire market places del credito. E' comunque che dovremo legittimarla porta a porta.

Non credo si possa obiettare niente al famoso "2-11" (militari bellezza).

Ma individualmente (che dalla risposta sul fatto che esista una risposta alla domanda portante dal settore il proprio o il proprio in questi cambiamenti radicali e quella introdotta dal Ministero. Dato in poche parole, è in corso un processo di allineamento con il Pubblico e tutti processi di integrazione della filiera condotta in autonomia da grandi soggetti privati. Possiamo tenere conto se e come sia possibile mantenere in modo per le nostre imprese? Come potrà questa possibilità di integrazione proiettarsi a lungo?

Una previsione su come la struttura. Ci sono, per esempio, due possibilità principali. La prima è di avere una struttura di tipo di quella in corso, che è una sorta di working in progress anche in questi giorni, comprendendo una linea coerente con le indicazioni della Corte dei Conti Europea, rivelate la produttività, convergere verso private, attraverso le infrastrutture esistenti con lo stato della finanza pubblica.

Una seconda possibilità è di avere una struttura di tipo più strutturato, soprattutto nei settori che contribuiscono all'obiettivo dell'area di riferimento della nostra politica pubblica e politica.

L'incarico della rivista di EDP presentata il 5 Aprile a L'Europa dal Collaboratore del Ministero della Sanità in discussione sotto la stessa direzione. Abbiamo proposto una loro interpretazione con alcune indicazioni che sono state date agli investitori privati di poterli di conseguenza di tipo di valutazione.

In un sistema non sempre più "movibile", siamo costretti a essere sempre più "flessibili" e più "flessibili" più tanto, pubblico e privato cosa dovrebbero o potranno fare?

Ritengo che siano necessarie alcune trasformazioni della politica nazionale e delle politiche locali.

Il pubblico perché prima il regolamento di direzione tra che rappresenta le esigenze delle aziende portuali operando in concorrenza indipendente nel mondo lo straripamento della concorrenza, i porti dovrebbero valutare se sia necessaria una politica coordinata verso il pubblico e non verso l'affidamento agli armatori di importanti terminali europei, se sia possibile creare esperienze di network europei o internazionali tra porti e tra operatori

e corrispondenti magari in Europa che siano "motori" degli scambi internazionali, se sia possibile procedere all'integrazione tra operatori privati, con modello parastatale di Meridiana.

Visto negli ultimi tempi, l'industria e i porti - che esistono già come istituzioni e professionisti che potrebbero offrire ulteriori opportunità. Credo sia da valutare se una buona legge possa aiutare o meno la crescita e l'innovazione che dalla congiuntura di porta (valutazione economica) ed (back and forth) potrebbe. La legge può essere utile alla produzione ma può anche essere un asset per l'industria in un rapporto programmato tra il Pubblico, le rappresentanze dell'industria e quelle dei legislatori, soprattutto iaddeci e iaddeci spaziali e magari sostanziali.

Ovvero che si tratti di un primo passo di idee che sono ancora

Ecco il porto visto dai ragazzi

Le Colombo al secondo posto del progetto **Del Authority**, premi a Micheli, Lambruschini, Micali e Borsi

SCUOLA E LAVORO

di Matteo Scardigli

● L'INFORMA

Sorpresa alla cerimonia in nome degli alunni vincitori di "Racconta il tuo porto" in Forte dei Marmi: **Le Colombo** prende tante scuole. Il corsista il miglior progetto non è di una classe laboratoriale ma... fiorentina. E il portuale di viale della Repubblica prepara la rivista in terra pisana.

Nel decennale di Porto Aperto, il progetto di apertura dello scalo alla città promossa **Del Authority** e nel primo compendio del Port Center il centro di viale della Repubblica, ci si poteva aspettare che, alla presentazione degli elaborati prodotti dalle classi che durante l'anno hanno partecipato alle vi-

site guidate, ci fosse un emblema degli istituti fiorentini. E, difatti, l'apposita commissione ha consegnato attestati e premi agli studenti delle scuole d'infanzia **Cremeni, Monari e il giardino di Sara**, in ordine decrescente, e poi delle scuole primarie **Micheli G. A. e Lambruschini G. A.**, e infine delle medie **Borsi (2° D)** e **Micali (1° F e 3° C)**.

Al momento degli istituti superiori però, la 3ª. ind. del **Colombo** ha dovuto cedere il gradino più alto del podio alle classi 3ª E e 3ª F rin. del **Calamandrei** di Sesto Fiorentino, che hanno conquistato i partner del progetto con dei disegni multi-lingua per i turisti.

Martina Migliori, Ljudi Gjeka, Yunes Alas e Youssef Al Khayyat, quattro studenti segesi, ci hanno riassunto

così la loro esperienza: «Il porto è un elemento fondamentale per la cultura marinara, poter scoprire il suo passato e conoscere il suo presente è stato per noi un privilegio».

Al primo ed al secondo classificati di tutte le categorie sono andati, rispettivamente, 400 e 200 euro destinati all'acquisto di materiale didattico o sportivo. Intanto il professor **Rocco Musolino** del **Calamandrei** promette i suoi ragazzi: «Premio saremo a Pisa per le selezioni regionali di un altro concorso nazionale con un progetto dedicato a commercio, cultura e turismo».

Un'idea, sempre legata al porto, che è già realtà: «Non bastano i turisti possono acquistare allo sbarco una scatola contenente delle card

con itinerari, luoghi d'interesse e di ristorazione in tutta la città» spiegano **Alyssa Tonnai** ed **Emma Baravanti**, due studentesse del liceo artistico.

"Racconta il tuo porto" è una delle iniziative organizzate dall'Autorità di Sistema portuale per festeggiare la Giornata europea del mare, e tutti i progetti dei partecipanti a questa edizione (disegni, diorami, cortometraggi e perfino un pianico in 3d) sono in esposizione al Port Center dentro la Fortezza.

Alla cerimonia presentata da **Francesca Morucci** era presente anche il dirigente **Del Authority** **Gabriele Gargiulo**, ci hanno partecipato alle visite 30 mila studenti in 10 anni, dimostrazione che Porto Aperto è un collante tra i giovani e il porto.

CON LA PARTECIPAZIONE DEL PRESIDENTE DELLA TOSCANA ENRICO ROSSI

Area livornese di crisi finanziati dodici progetti

Approvato anche il piano del porto turistico di Cala di Medici sulle colonnine e la boa intelligente all'ingresso dell'impianto



Nella foto: Il presidente Rossi alla firma dei protocolli

FIRENZE - È stato sottoscritto venerdì a Palazzo Strozzi-Salimbeni il protocollo di intesa tra il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e il presidente della Provincia di Livorno, con il finanziamento di dodici progetti presentati (approvati dalla giunta) da parte del porto turistico di Cala di Medici. Il presidente Rossi ha firmato anche i protocolli di programma tra il Governo nazionale, la Regione Toscana e l'Upt di Livorno relativi a progetti industriali finalizzati a garantire occupazione nelle aree di crisi industriale della fascia costiera.

A firmare i protocolli di investimento, il presidente della Regione Enrico Rossi. Con lui, presenti i assessori dirigenti delle aziende che saranno agevolate (i bandi per

questa prima parte di finanziamenti, fra cui Marino Inda Ratti, A&E direttore portuale di Cala di Medici). I dodici progetti industriali produrranno complessivamente 2.500 posti di lavoro, oltre ottanta nuovi posti di lavoro, per un investimento complessivo, da parte della Regione, di circa 6 milioni di euro.

«Non nasconde la soddisfazione per quanto fatto oggi. La firma di questi protocolli di investimento, con l'arrivo complessivo di dodici progetti industriali, rappresenta la migliore risposta che si può dare alla crisi che affligge e condanna la Toscana costiera. Questi protocolli sono il frutto degli accordi di programma per i comuni e Pionofico e rappresentano la prima fase

dei finanziamenti che la Regione Toscana intende convogliare su queste due aree di crisi complessive», ha affermato il presidente Rossi. Poi, a fine conferenza stampa ha aggiunto: «È un bel lavoro, oggi rappresento e dare visibilità a delle realtà della costa che non sono fatte di chiunque problema di progetto e di voglia di investire e rischiare assumendosi una chiara responsabilità sociale».

Scopo del progetto presentato da Marino Inda Ratti alla Cala di Medici con Calce Ratti Sella Neri 750 è la creazione di colonnine intelligenti di gestione e servizi, e relativi servizi galleggianti con loro collegamento all'avanzamento, realizzando un porto turistico con un porto turistico una tecnologia sperimentata nel campo, che consenta la funzionalità di servizio, presenti l'acqua, luce, servizi, illuminazione con componenti smart, i sensori, la videosorveglianza, antenne e strumenti di comunicazione radio per il porto turistico.

Da segnalare, infine, che due giorni fa a Roma, su invito di Massimo D'Alema, si è svolta la riunione del comitato direttivo dell'accordo di programma al fine di fare il primo stato di avanzamento delle progettualità.

Il decreto «Anti-Nogarin» bocciato dai legali del ministero

Il documento dovrà essere riscritto per intero



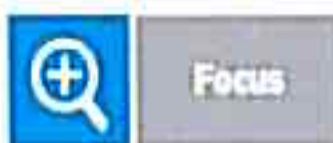
IL RUOLO Il sindaco di Livorno Filippo Nogarin si è nominato per il comitato di gestione dell'Autorità di sistema

di LIVORNO

IL DECRETO ministeriale Anti-Nogarin, preannunciato nel quadro dei decreti correttivi approvati a fine settimana scorsa, ha fatto "flop". Ovvero: è stato cancellato e rimandato a data e posto da riconsiderare, perché bocciato dall'ufficio legale della presidenza del consiglio dei ministri. Bocciato non nella sostanza, ma pure nella forma, in quanto non attinente alle materie dei decreti-ombus nei quali era stato infilato. La notizia è ufficiale, come tutte quelle che riguardano l'ormai dichiarata guerra del ministro Di Maio all'armistizio dei sindaci nei comitati di gestione delle Autorità portuali. Ma le conferme sono unanime, da entrambe le parti della barricata. Con una differenza:

per i "5 Stelle" il minacciato decreto era (ed è) anti-Nogarin; per i Pd è invece anti-Serraodiani, in quanto il partito accusa la presidente della regione Friuli-Venezia Giulia di aver fornito a Nogarin e all'altro sindaco grillino Cozzolino (Civitavecchia) la perfetta copertura per le loro designazioni. Da entrambe le parti della contesa si sa bene che la partita è solo rimandata. Perché il decreto, in una nuova forma e in un contesto più attento, verrà ripresentato.

DEL RESTO c'è anche una crescente valutazione da parte degli stessi esponenti Pd più attenti alle problematiche dei porti, di alcune "storture" della riforma. Il ministro Di Maio ha già apposto interventi. Uno di queste "storture", iniziata anche dal sindaco di Li-



ALL'ASSEMBLEA di Federagenti si parlerà di sicurezza nei porti in una tavola rotonda dove interverrà il presidente della commissione Trasporti del Senato, il senatore livornese Altero Matteoli che delle Capitanerie è sempre stato sincero sostenitore.

vorino nelle sue controdeduzioni alla bocciatura della sua designazione, è che non si può pretendere di avere nei comitati di gestione esperti qualificati ed altamente competenti nominati dalle istituzioni che svolgono la loro opera con relative responsabilità anche civili e penali - in modo gratuito. Anche il comando generale delle Capitanerie di porto non ha gradito i limiti che la riforma pone alla partecipazione ai comitati di gestione dei comandanti dei porti. L'argomento potrebbe essere uno di quelli sottolineati venerdì prossimo a Ravenna nel corso dell'assemblea generale di Federagenti, cui interverranno sia il ministro Di Maio sia il comandante generale delle Capitanerie ammiraglio ispettore Melone.

A.F.

A gennaio 2018 scade la concessione della Compagnia unica del portuali

Napoli, si apre vertenza Culp

Sono sempre meno i turni di lavoro. I dipendenti a marzo si sono ridotti lo stipendio e l'Assemblea propone all'Authority tagli e pensionamento anticipato per recuperare mezzo milione in bilancio. Spirito: "Adeguare le tariffe al mercato"

Napoli. (Piero Rocco). Inizia a Napoli la negoziazione tra **Autonomia portuali** e Compagnia Unica del Lavoro dei Portuali (Culp). Martedì scorso i dipendenti della società, che lavora e manovra i container nei porti di lavoro, hanno manifestato di fronte l'Authority di sistema portuale (Adsp). Questa volta contro resistenza, piuttosto per spingere verso l'apertura di un tavolo di vista del rinnovo della concessione che scade il 28 gennaio 2018. «Le portuali dei container del porto di Napoli - si legge alla fine del piano industriale della Culp - contano in modo da avere tutti giorni di non stop per ogni servizio marittimo, non permettendo la vera concorrenza tra i vari segmenti. Non a caso l'unico armatore che scala Napoli in proprio, Grandi Navi Veloci, utilizza il servizio est. 17 in quantità per intensiva rispetto a tutti gli altri».

Le decisioni prese. A marzo l'assemblea di società ha approvato un "piano industriale" che prevede riduzione dei salari del 15 per cento a partire dagli stipendi di aprile, per tutti i 77 dipendenti: riduzione della 15% e 14% mensile sulle giornate lavorative previste. Se opera di recuperare così mezzo milione di euro in Utile netto mensile di perdite per quest'anno previste sui 600 mila euro, «è un piano senza mercato», commenta Pietro Spurio, presidente dell'Adsp, «entrare con una querelatoria un processo di negoziazione non è il massimo ma l'importante è coinvolgerlo», spiega Spurio, che considera la sporcizia di un contratto delle tabelle la parte difficile del piano. «Bisogna scegliere prima in linea con quello che chiede il mercato. Niente di più».

Le quote da prendere. Le proposte per far fronte alle difficoltà, oltre al rinnovo del contratto d'appalto fanno proposte, sono diverse. Il pensionamento anticipato per 17 persone in non più di tre

segue in ultima pagina

Vertenza Culp

anni per effetto del rimpiazzamento dell'esperienza allungando dal 1990 al 2000, come previsto dall'art. 47 del decreto legge 269/2003. Destinazione del 15 per cento delle tasse sulle attività lavorative dell'Adsp, 10 riduzione salariale e, infine, verifica della sostenibilità economica di imprese terminalistiche e portuali di impiego i turni. Nel porto di Napoli si è passati dalle 13 mila giornate di lavoro in turni con 95 mila nel 2010 a 12.404 giornate con 77 mila di giornate nel 2016, senza mai raggiungere l'obiettivo delle 22 mila ore previste dal ministero dei Trasporti. L'1 gennaio è andata a 9 mila una perdita di 363 turni.

IN ANTICIPO RISPETTO AI GIORNI DI TARANTO

Molo Polisettoriale già pronti 600 metri

Gli ulteriori 600 metri sono assegnati tra pochi giorni - Le altre tappe

TARANTO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha preso in mano i cantieri del STIC Corsoran Stable. **GRANDE LAVORI**. Sarà l'impresa Ottomano Ingegnier Cantieri S.r.l. (O.I.C.), del socio Claudio Sica, a pronte 600 metri di banchina del Molo Polisettoriale, costinverrà la fase I dei lavori di ripulificazione del Molo Polisettoriale, annessione al porto di Taranto al fine di restituire all'opera il suo primario.

I precedenti 600 metri sono stati ultimati ad agosto del 2016 e, a valle del collaudo statico delle strutture, è stata possibile procedere alla odierna consegna definitiva. L'ultimazione dei restanti 600 metri di banchina per un totale di 1200 è prevista per il 5 giugno 2017.

L'occupazione degli ultimi 600 metri (400 metri di banchina) è prevista per luglio 2017 a valle del collaudo statico per il quale sono già in corso le operazioni di manutenzione provvisoria.

Entro la fine di luglio, le opere di



ampliamento sono in itinere e, pertanto, saranno operativi 1500 metri di banchina ed i piazzali sottostanti, esattamente le aree assegnate in concessione al precedente operatore terminalista. Inoltre, in corso di realizzazione, gli interventi per la riqualificazione dell'area di collaudo in corrispondenza del V. Sporgente e del dragaggio della

banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale che porteranno i fondali alla profondità di -16,5 metri per i primi 1200 metri e -13,00 metri per la restante parte.

Tali ultimi lavori termineranno a maggio 2018 con la possibilità di avere una parte della banchina di -16,5 m già nei primi mesi dello stesso 2018.

Porto di Taranto, si chiude fase 1 del Polisettoriale

Taranto. Il 18 maggio l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha preso in consegna anticipata dall'Ati Consorzio Scabbe "Grandi Lavori/Impresa Ottomano Int. Carimato S.r.l./Fasellato Claudio S.p.A." i primi 600 metri di banchina del Molo Polisettoriale, costituendo la fase 1 dei lavori di "riqualificazione del molo polisettoriale - ampliamento della banchina di ormeggio - porto di Taranto" al fine di restituirla all'operatività portuale.

segue in ultima pagina

Porto di Taranto

I predetti primi 600 metri sono stati ultimati ad agosto del 2016 e a valle del collaudo statico delle strutture, è stato possibile procedere alla ulteriore consegna anticipata.

L'ultimazione dei restanti 600 metri di banchina (per un totale di 1200) è prevista per il 5 giugno 2017. La consegna degli ulteriori ed ultimi 600 metri di banchina è prevista per luglio 2017, a valle del collaudo statico per il quale sono già in corso di esecuzione le necessarie prove.

Entro la fine di luglio, le opere di ampliamento saranno ultimate e, pertanto, saranno operativi 1500 metri di banchina ed i piazzali necessari, mantenendo le aree esistenti in essere e in corso di opere al precedente opere terminalista.

Sono, inoltre, in corso di realizzazione, gli interventi per la realizzazione della cassa di colmata in ampliamento del V Sporgente e del dragaggio della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale che porteranno i fondali alla profondità di 16,5 metri per i primi 1200 metri e 14 metri per la restante parte.

Tali ultimi lavori termineranno a maggio 2018, con la possibilità di avere una parte della banchina a 16,5 metri che nei primi mesi dell'estate 2018.

L' **armatore** e il Rolex "Un regalo inusuale"

Morace al pm sul dono fatto alla Vicari "Ma non ho corrotto"

Un regalo «non usuale», visti i rapporti tra i due.

Un regalo eccezionale, insomma, e per il pm questo è un passaggio importante: e cioè che dietro questo dono c'era una motivazione particolare. L' **armatore** Morace, al centro dell'indagine sulla presunta corruzione nel **trasporto marittimo**, ribadisce ai magistrati di «non aver corrotto mai nessuno», ma sul Rolex regalato lo scorso Natale alla sottosegretaria Vicari conferma al pm che non «era un tipo di regalo che abitualmente faceva alla senatrice». Secondo il pm questo avvalorava la tesi dello scambio, visto che poco prima l'esponente alfaniano aveva sostenuto un emendamento, poi approvato in Parlamento, che andava incontro ai desiderata dell' **armatore**.

FRASCHILLA E PATANE A PAGINA 5.

INCHIESTA «MARE MONSTRUM». Oggi l'interrogatorio per il deputato Fazio, candidato sindaco a Trapani. La **Caronte & Tourist**: rapporti leali con la Liberty Lines

Montalto si difende: «Non ho favorito Morace»

Il capo della segreteria dell'assessorato ai Trasporti al gip: nessun episodio di corruzione, ho mediato fra sindaci e armatori

Il vicepresidente della società navale «**Caronte & Tourist**», Sergio La Cava, finito sotto inchiesta, ieri si è dimesso dalla carica. Anche il presidente dell'azienda, Vincenzo Franza, è indagato.

Sandra Figliuolo OOO Avrebbe solo svolto il suo lavoro, cioè quello di capo della segreteria particolare dell'assessorato regionale ai Trasporti, guidato da Giovanni Pistorio, cercando di mediare tra le istanze dei sindaci delle isole minori e quelle degli armatori che gestiscono i collegamenti. E così che Giuseppe Montalto, assistito dall'avvocato Vincenzo Lo Re, ha respinto le accuse davanti al gip Marco Gaeta, durante l'interrogatorio di garanzia. L'indagato è finito ai domiciliari venerdì scorso nell'ambito dell'inchiesta anticorruzione della Procura di Palermo, «Mare Monstrum». Ieri, a Perugia, è stato interrogato anche il carabiniere Orazio Gisabella che, per via dell'inchiesta, è stato sospeso dal servizio. Anche lui ha respinto le accuse. Lunedì era stato interrogato l'armatore Ettore Morace, che si trova in carcere, mentre stamattina toccherà al deputato regionale e candidato a sindaco di Trapani, Girolamo Fazio, anch'egli ai domiciliari.

Secondo la difesa di Montalto, non vi sarebbe stato alcun episodio di corruzione e quando l'indagato aveva segnalato a Morace il giornalista Piero Messina «è perché sapevo che aveva bisogno di un addetto stampa», ha spiegato. Sulla vicenda legata invece alla liquidazione da ex dipendente Siremar della candidata al consiglio comunale di Palermo Marianna Caronia, Montalto ha ammesso di essere stato contattato, «ma non poteva fare nulla». In ogni caso, Montalto sostiene di aver agito correttamente e soltanto nell'interesse del settore dei trasporti marittimi, non per favorire qualcuno e neppure per ottenere vantaggi.

L'inchiesta dei carabinieri ha portato all'iscrizione nel registro degli indagati, tra gli altri, anche del presidente della Regione, Rosario Crocetta, accusato di concorso in corruzione, e della senatrice Simona Vicari che, proprio per la bufera scatenata dall'avviso di garanzia, ha preferito dimettersi dalla carica di sottosegretario ai Trasporti. Secondo l'accusa, avrebbe ricevuto un Rolex e anche l'



-segue

assunzione di un fratello nelle aziende di Morace, in cambio dell'approvazione di un emendamento che ha consentito di abbassare l'Iva sul trasporto marittimo dal 10 al 4 per cento. Per favorire Morace, dicono i pm, e anche con un danno alle casse dello Stato di circa 7 milioni. Accuse che la senatrice ha respinto.

Intanto, il vicepresidente della società navale «Caronte & Tourist», Sergio La Cava, finito anche lui sotto inchiesta, ieri si è dimesso dalla carica. Anche il presidente dell'azienda, Vincenzo Franza, è indagato.

E sul punto, la società navale ha voluto fornire alcune precisazioni. «Mai come in quest'occasione, per il gruppo Caronte & Tourist l'auspicio che la giustizia faccia il suo corso presto e bene è tutt'altro che rituale e formale», si legge in una nota. «Semberebbe infatti emergere - dalle conversazioni intercettate e dalla ricostruzione che ne è conseguita - un rapporto tra i vertici di C&T e quelli di Liberty Lines (la società di Morace, ndr), e in particolare tra Vincenzo Franza ed Ettore Morace, di concorrenza feroce e astiosa - si apprende ancora dal documento - ma chi conosce la storia personale e professionale dei due imprenditori e delle loro famiglie sa bene, invece, che una tale concorrenza non ha alcun motivo di essere, trattandosi di una ultraventennale relazione di amicizia, di stima e rispetto reciproci nata ai tempi del salvataggio della Rodriguez negli anni '90 e consolidata con l'acquisizione congiunta di Siremar nel 2014, ferme restando le legittime e naturali - più o meno contingenti diversità di strategie imprenditoriali dettate dalla differenza dei rispettivi business (è noto che i Morace si occupano prevalentemente di trasporto passeggeri su aliscafi, i Franza di traghettamento di autoveicoli con navi). Ne consegue che quanto poi ricostruito in termini di dossieraggio - ove mai dovesse accertarsene la veridicità - sarebbe esclusivamente conseguenza di comportamenti dettati da ragioni personali tenuti peraltro da un terzo che, pur se socio storico di C&T, ha una storia imprenditoriale anche autonoma».

Scendono dalla gru gli operai in protesta al porto

La mobilitazione continua a terra. Il sindaco avvierà un tavolo tecnico

Sono scesi nella notte dalla gru alta trenta metri, sulla quale erano saliti ieri per protesta, i due operai della Compagnia Impresa lavoratori portuali Srl di Crotona. I lavoratori avevano attuato la protesta contro la decisione dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro che mercoledì scorso ha revocato la licenza per le operazioni di carico e scarico sull' **infrastruttura portuale** di Crotona a causa di un ritardo nella presentazione del bilancio del 2015. Uno dei due lavoratori dopo essersi lasciato convincere a scendere dalla gru ha avvertito un malore che si è risolto grazie all' intervento dei paramedici del 118. La protesta dei lavoratori, diciotto, adesso prosegue a terra. Intanto il sindaco di Crotona, Ugo Pugliese, ha avviato la procedura per la convocazione di un tavolo tecnico nel quale è stata coinvolta anche l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro.

Rinviata, senza motivo e una nuova data, la riunione decisiva di domani a Roma

Porto, tattiche e lotte intestine ma la vertenza non si risolve

L'iter sui 400 esuberanti da ricollocare è ancora al palo. L'Authority attende, da circa 3 anni, il presidente

Alfonso Naso reggio calabria Partiamo dal dato certo: la riunione al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevista per domani mattina sulla crisi del porto di Gioia Tauro non si terrà. Possiamo fermarci qui. Perché i motivi di questo rinvio non ci sono e non c'è neppure la data del prossimo incontro nella Capitale. Doveva essere il vertice definitivo per capire che cosa succederà nello scalo calabrese da qui ai prossimi mesi ma il tutto, come accade sistematicamente accade da tempo, è stato rinviato. Sembra verso l'assunto che quando non bisogna risolvere qualcosa in Italia o comunque si deve prendere tempo si costituiscono tavoli e commissioni. E in effetti anche in questo caso si conferma che la situazione del tavolo romano sul porto è in stallo. Anzi non ha prodotto alcunché tranne le solite e vuote riunioni interlocutorie e non risolutive. La Calabria e Gioia Tauro in particolare in questi anni ne hanno viste diverse riunioni nei ministeri e nella sede della Regione con il risultato che è sotto gli occhi di tutti uno scalo depotenziato, con tanti esuberanti, con una società di gestione in difficoltà economica e con i progetti di rilancio fermi al palo. In attesa che si realizzino i progetti sul gateway ferroviario e sulla Zona Economica Speciale (si attende da oltre 5 anni

) si continua a prendere tempo con il fine unico, ormai noto ai più, di arrivare in extremis con tempi di conclusione delle procedure per il collocamento di 400 portuali nella nuova Agenzia del lavoro portuale. Alla luce di questo rinvio le organizzazioni sindacali, sempre più in difficoltà, non sanno che fare ma vogliono almeno capire il motivo di questo rinvio. Per questo nei prossimi giorni dovrebbero partire altre azioni per tenere il tema nell'agenda politica. Un tema che scompare e riappare come l'alta marea... A periodi. Insomma.

E in questo momento non sembra essere in arrivo la nomina del presidente dell'Ente portuale. L'Ente è commissariato da circa tre anni, prima con Giovanni Grimaldi rimasto al timone dopo anni di presidenza; poi con due commissari e attualmente con Andrea Agostinelli. L'Ente è al centro di lotte

-segue

politiche intestine e il ministro Delrio continua a non sciogliere la riserva. Un comportamento che si trascina da mesi e che ancora non conosce una data di fine corsa. Più o meno come sta accadendo per tutta l'area portuale. Annunci e poco più!

Falcone: arrivati mille studenti a Palermo su Nave legalità

Cerimonia all'aula Bunker con Mattarella e Grasso

(ANSA) - PALERMO, 23 MAG - E' arrivata al porto di Palermo la Nave della legalità, partita ieri da Civitavecchia, con a bordo un migliaio di studenti, provenienti da tutt' Italia, che si stanno dirigendo verso l' aula bunker del carcere dell' Ucciardone dove è prevista, alla presenza del presidente della Repubblica Sergio Mattarella, la cerimonia di commemorazione della strage di Capaci, avvenuta 25 anni fa, in cui morirono Giovanni Falcone, la moglie Francesca Morvillo e gli uomini della scorta. Insieme ai ragazzi, sulla nave hanno viaggiato il presidente del Senato Pietro Grasso, la ministra dell' Istruzione Valeria Fedeli, il procuratore antimafia Franco Roberti, il vicepresidente del Csm Giovanni Legnini, il professor Nando Dalla Chiesa. Nel pomeriggio partiranno due cortei che confluiranno all' Albero Falcone: il primo alle 15.45 da via D' Amelio, l' altro dall' Ucciardone alle 16.30. Alle 17.58, ora della strage, verrà osservato un minuto di silenzio. Alle 19, a San Domenico, dove è sepolto Falcone, verrà celebrata una messa. (ANSA).

Falcone: a Palermo Nave della legalità

PALERMO, 23 MAG - E' arrivata al porto di Palermo la Nave della legalità, partita ieri da Civitavecchia, con a bordo un migliaio di studenti, provenienti da tutt' Italia, che si stanno dirigendo verso l' aula bunker del carcere dell' Ucciardone dove Ã¨ prevista, alla presenza del presidente della Repubblica Sergio Mattarella, la cerimonia di commemorazione della strage di Capaci, avvenuta 25 anni fa, in cui morirono Giovanni Falcone, la moglie Francesca Morvillo e gli uomini della scorta. Insieme ai ragazzi, sulla nave hanno viaggiato il presidente del Senato Pietro Grasso, la ministra dell' Istruzione Valeria Fedeli, il procuratore antimafia Franco Roberti, il vicepresidente del Csm Giovanni Legnini, il professor Nando Dalla Chiesa. Nel pomeriggio partiranno due cortei che confluiranno all' Albergo Falcone: il primo alle 15.45 da via D' Amelio, l' altro da l' Ucciardone alle 16.30. Alle 17.58, ora della strage, verrÃ osservato un minuto di silenzio. Alle 19, a San Domenico, dove Ã¨ sepolto Falcone, verrÃ celebrata una messa.

Nave della legalità, gli studenti di tutta Italia arrivano a Palermo

A bordo della nave, partita ieri sera da Civitavecchia, oltre mille studenti, il presidente del Senato Pietro Grasso, la ministra dell'Istruzione Valeria Fedeli, il procuratore nazionale antimafia Franco Roberti, il vicepresidente del Cam Giovanni Legnini e Nando Dalla Chiesa. Ad attenderli sul molo di Palermo studenti provenienti da tutta la Sicilia, Maria Falcone, sorella di Giovanni e presidente della Fondazione Falcone, il consigliere del Cam Luca Palamara e tanti palloncini tricolore. Si aprono così, al porto di Palermo, le commemorazioni per il venticinquesimo anniversario della strage di Capaci in cui morirono il magistrato Giovanni Falcone, la moglie Francesca Morvillo e i tre agenti della scorta Antonio Montinaro, Rocco Dicillo e Vito Schifani. Video di Martina Martelloni.

CAPITANERIA. Inflitta una sanzione all'azienda che ha già provveduto a circoscrivere la «chiazza». Nel capoluogo multato un ambulante con 23 chili di pesce non tracciabile

Sversamento di idrocarburi, controlli al porto di Augusta

O O O Uno sversamento di idrocarburi si è verificato ieri mattina all'interno del porto di Augusta nella zona di un pontile industriale dove poco distante c'era un subacqueo intento a pescare. E per questo multato dalla Capitaneria di porto che ha elevato una sanzione amministrativa anche nei confronti della società industriale, mentre a Siracusa un ambulante è stato sanzionato per mancata tracciabilità del pesce che cercava di vendere. È il bilancio della mattinata di lavoro tra Augusta e Siracusa per i militari della Capitaneria di porto Guardia costiera che dopo una segnalazione telefonica da parte di operatori portuali, sono intervenuti dentro la rada dove, durante una normale attività operativa, si era verificato un lieve sversamento in mare di idrocarburi. Quando sono arrivati i militari hanno potuto appurare che già gli addetti del pontile avevano circoscritto la zona con delle panne galleggianti e con l'ausilio di mezzi meccanici lo stavano aspirando. Per la società industriale è scattata una multa fino a sei mila euro per la mancata ottemperanza all'ordinanza di polizia portuale.

Un'altra sanzione, ma di mille euro, è stata elevata poco prima ad un pescatore subacqueo, trovato nella zona del pontile interessato dallo sversamento, intento in attività di pesca irregolare.

L'uomo, con l'ausilio di un particolare attrezzo chiamato raffio per cefalopodi, poi sequestrato, aveva già catturato circa dieci chili di polpi che sono stati rigettati in mare. Erano, invece, privi di tracciabilità i 23 chili di pesce (polipi, merluzzi, gamberi, smeriglio) sequestrati sempre ieri mattina, ma a Siracusa dal personale della Polizia marittima della Capitaneria che ha beccato un venditore ambulante che per strada cercava di vendere il pesce sistemato in casotto dentro il bagagliaio dell'automobile. Il pesce era privo di qualsiasi documentazione di attestazione della tracciabilità, oltre ad essere trasportato e custodito in un mezzo privo di autorizzazione sanitaria e conservato in cattivo stato. Pertanto sono scattate due sanzioni amministrative a carico dell'ambulante, per un totale di 4.500 euro. Una per la mancata tracciabilità di prodotto ittico commercializzato senza fatture e l'altro per mancanza di Dia

-segue

(denuncia inizio attività) all' autorità competente.

Messina

Inchiesta su Morace, si dimette il vice presidente di Caronte & tourist

MESSINA - Il vicepresidente della società navale Caronte & tourist isole minori Sergio La Cava si è dimesso dalla carica dopo l'indagine per concorso in corruzione in cui è coinvolto e che ha portato all'arresto, tra gli altri, di Ettore Morace, titolare della compagnia di [aliscafi](#) Liberty Lines e del deputato regionale Mimmo Fazio.

Messina primo scalo per la Msc Meraviglia

Si consolidano i rapporti con la Compagnia svizzera che potrebbe essere interessata all'Acquario dello Stretto

Messina al centro degli interessi e delle strategie di Msc Crociera. Lo dimostra il fatto che la nostra città sarà tappa del viaggio inaugurale della "Meraviglia" la nave più grande mai costruita in Europa: nuova ammiraglia della grande Compagnia che ha deciso di realizzarne altre undici da qui al 2020.

La tradizionale cerimonia della "Maiden Call" (il "primo scalo") si terrà nella mattina del 13 giugno alla Stazione marittima, con i previsti interventi del "country manager" di Msc Leonardo Massa e del comandante della nave Raffaele Pontecorvo.

Costruita nel cantiere di Saint Nazaire, in Francia, la "Meraviglia" prenderà il largo l'11 giugno dal porto di Le Havre. Poi seguirà la rotte della sua prima crociera nel Mediterraneo. E Messina avrà il privilegio di essere stata scelta come "primo scalo" e di vedere arrivare questo incredibile "grattacielo del mare", costato 700 milioni di euro, alto 65 metri, lungo 315, largo 43 e dalla stazza lorda di 167.600 tsl. Una città galleggiante con i suoi 5714 passeggeri ai quali si aggiungono 1536 componenti dell'equipaggio, per un totale record di persone a bordo che supera le 7200 unità (2.244 cabine). Gemella della

"Bellissima", la "Meraviglia" è dotata di un parco acquatico con 4 acquascivoli, un parco divertimenti con due piste da bowling, due "promenade", passeggiate interne lunghe 96 metri e disposte su due ponti con negozi, ristoranti e bar che riproducono l'ambientazione tipica di una città mediterranea. Senza parlare di tutte le altre strutture presenti, dal centro sportivo polifunzionale al cinema in 5d, dai 12 ristoranti alla grande discoteca.

I rapporti ormai consolidati di Msc con il porto di Messina autorizzano anche a credere nella possibilità di investimenti che in questo momento sono soltanto pure ipotesi di lavoro.

Si dice, infatti, che Msc potrebbe essere interessata alla realizzazione e alla gestione del progetto del Grande Acquario dello Stretto (l'idea lanciata dal prof. José Gambino e presentata ufficialmente a Genova nei giorni scorsi), così come fatto dal Gruppo Costa con l'Acquario genovese. In ogni caso, l'arrivo della "Meraviglia" può cementare ulteriormente i legami tra la Compagnia di navigazione svizzera