



Primo Piano:

La nuova "Via della Seta" una rivoluzione industriale.

(Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Porto Vecchio di Trieste tra il presente e futuro..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Siglato accordo utilizzo aree ex Piaggio..." (Messaggero Marittimo)

"...Mancati test ai contenitori per andare in palestra..." (Il Secolo XIX)

"...I conti dell'autonomia..." (Il Secolo XIX)

"...Novi presenta il libro-storia..." (Il Secolo XIX)

"...L'intercettazione, rischi? ma chi se ne accorge..." (Il Secolo XIX)

"...Porti, l'autonomia secondo Signorini..." (La Rep. Genova)

"...Bacini, Marsiglia corre con i genovesi..." (La Rep. Genova)

"...E Spinelli apre la rotta per il Marocco..." (La Rep. Genova)

"...Bufera in porto, controlli sulla radioattività..." (La Rep. Genova)

Ancona:

"...Concessione a cantiere Rossini..." (Messaggero Marittimo)

"...Nel porto di Ancona si studia il greco..." (Informazioni Marittime)

Livorno:

"...Bece scommette su darsena Europea..." (Il Messaggero Marittimo, Il Telegrafo)

"...Presentate al Propeller iniziative della Cciaa..." (Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...GE rallenta la corsa sul porto di Piombino..." (Il Telegrafo)

Gioia Tauro:

"...Incontro con l'Assessore al Sistema della logistica Russo..." (Ferpress)

Palermo:

"...Le navi cinesi in Sicilia?..." (La Sicilia)

Augusta:

"...Zes e nuove strutture per essere competitivi nel Mediterraneo..." (La Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
25 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Convegno organizzato dal Cepim interporto di Parma La nuova «Via della Seta» una rivoluzione industriale

ROMA - L'Interporto Cepim di Parma ha organizzato nella sede della Confindustria a Roma un interessante convegno su un tema di grande attualità: "La nuova via della Seta". Obiettivo dell'evento, ha detto nell'intervento di apertura l'amministratore delegato della società ing. Luigi Capitani, è quello di «fare il punto sullo stato di iniziative internazionali relative alla Silk Road, attraverso testimonianze di vari operatori ed istituzioni mondiali direttamente interessati».

«Con questo convegno - ha proseguito Capitani - si vogliono altresì evidenziare sviluppi e trend futuri individuando un percorso per una veste "più italiana" della Via della Seta mediante il coinvolgimento anche della parte meridionale della nostra penisola». Capitani non ha (continua a pagina 2)



A sinistra Luigi Capitani al tavolo del convegno

La nuova Via della Seta

tralasciato di indicare alcuni dati relativi al "suo" interporto «di due milioni di metri quadrati, dove in un anno si lavorano otto milioni di tonnellate di merci, dove transitano un milione e 300mila camion, 3.000 treni e vi trovano lavoro 1.600 addetti».

Nella prima parte del convegno ha preso la parola Alessia Amighini, professoressa del settore Economia all'Istituto per gli studi di Politica Internazionale che ha evidenziato l'enorme traffico dalla Cina verso l'Italia valutabile oltre 5 miliardi di dollari, sottolineando le varie zone interessate all'import-export dalle aree costiere a quelle più interne. Amighini non ha mancato di fare il punto sul tipo di trasporto Cina-Italia: le fullcontainer o il treno? Non ha avuto dubbi la professoressa: «le fullcontainer sono più convenienti anche se la rotta può avere un futuro».

Marco Ferretti, professore di logistica all'Università di Napoli si è

soffermato sui porti interessati all'interscambio. Pireo e gli scali del nord Adriatico. Ferretti ha concluso con alcuni interessanti dati: nel 2027 saranno 636 mila i teu che transiteranno nella Via della Seta ed i costi saranno fortemente diversi se trasportati via nave, via rotaia o via aerea. «Tanto per fare un esempio - ha detto Ferretti - un teu trasportato via nave costerà in media 1,9 dollari, su treno circa 4 dollari, e via aerea circa 20 dollari. Cambiano naturalmente i tempi di transito: 30 giorni via nave, 14-15 giorni via ferrovia e 4 giorni via aerea».

La prima parte dei lavori si è conclusa con gli interventi di Alessandro Manzo (Senior manager adv KPMG) e di Edwan van Hessel (Facoltà dei Trasporti dell'Università di Antwerpen). E' quindi iniziata una sessione di lavori, sempre naturalmente sul tema della Via della Seta, ma vista dagli operatori.

Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti e presidente dell'AdSp del Mare adriatico settentrionale ha esordito dicendo che il «blocco Uset» unità fino a 16mila teu, tran-

siti time vantaggiosi, traffici in crescita durante il 2017 fino al 14%, asse ferroviario strategico per il Brennero con possibilità di raggiungere destinazioni nord europee in tempi che possiamo definire eccellenti. Nel prossimo anno - ha concluso Montaresi - chiuderemo importanti raccordi ferroviari in porto per rendere ancora più efficienti i nostri servizi via rotaia».

Le conclusioni della mattina sono state svolte da Ivano Russo, dirigente del ministero Infrastrutture e Trasporti, il quale ha evidenziato la grande opportunità dell'interscambio con la Cina. «I nostri sistemi portuali possono sostenere ogni modalità di traffico, sono attrezzati e le vie di comunicazione adeguate, sopra tutto la rotta che abbisogna soltanto di qualche "ritocco" sull'ultimo miglio».

La giornata di lavoro ha visto anche la partecipazione, tra gli altri, di Zhang Gang (ufficio di rappresentanza Italia-Cina), Mario Sacco (Langartner Verona), Teresa Alvaro (Agenzia Dogane), Matteo Gasparato (presidente Uir), Thomas Baumgartner (Fercam), Demi Ben (Hupac Intermodal).

Paolo Emilio Signorini presidente della AdSp Genova - Savona non ha avuto dubbi sulla modalità di traffico: «con la Cina il mare resterà dominante anche se risulterà crescente il movimento via ferrovia, ma sopra tutto, ogni scalo marittimo il successo deve crearsi da solo, cioè deve essere globale per far fronte ad ogni necessità del cliente, in questo caso la Cina».

Federica Montaresi, responsabile progetti speciali e innovazione AdSp Mar Ligure orientale ha detto nel suo intervento che «La Spezia è già un terminal della Via della Seta con Genova, Savona e i porti del Tirreno. Possiamo orpeggiare nel nostro terminal "Lset" unità fino a 16mila teu, tran-

siti time vantaggiosi, traffici in crescita durante il 2017 fino al 14%, asse ferroviario strategico per il Brennero con possibilità di raggiungere destinazioni nord europee in tempi che possiamo definire eccellenti. Nel prossimo anno - ha concluso Montaresi - chiuderemo importanti raccordi ferroviari in porto per rendere ancora più efficienti i nostri servizi via rotaia».

Porto Vecchio di Trieste tra il presente e futuro

TRIESTE - Del Porto Vecchio di Trieste tra il presente e futuro si parlerà giovedì 26 Ottobre, dalle ore 18, nella sala dell'Hotel Greif Maria Theresa di Viale Miranare, in occasione dell'incontro organizzato dal Propeller club di Trieste.

Sono stati invitati, in qualità di relatori, il senatore Francesco Russo, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, Mauro Giacca (direttore dell'Igeeb - International Centre for Genetic Engineering and Biotechnology), Aurelio Latella (amministratore delegato di Sefeco Spa), Sandra Pruniceri (Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale) e

(continua a pagina 2)

Porto Vecchio

Mario Sommariva (segretario generale AdSp del Mare Adriatico orientale).

Tornata di recente agli onori delle cronache con notizie importanti e concrete, la vicenda del recupero del Porto Vecchio a Trieste sembra puntare su due diverse direttrici: lo sfruttamento commerciale ed industriale delle banchine (e del Punto Franco) e interventi pubblici per ricerca e cultura con un occhio al turismo.

La gran parte dell'area, però, è ancora in attesa di capire quali saranno le linee guida che verranno fornite ai potenziali investitori.

L'incontro di giovedì tratterà entrambi gli aspetti di questa importante fase di crescita, cercando risposte a due delle domande che restano di grande attualità: per i prossimi anni si profilano una serie di interventi spot o si ipotizza la cessione dell'area ad un unico soggetto? Quali potrebbero essere altre attività "industriali" utili allo sviluppo?

Genova: siglato accordo utilizzo aree ex Piaggio

GENOVA - Regione Liguria, Comune di Genova e AdSp del Mar Ligure occidentale, hanno siglato nella Sala della Trasparenza, la sala stampa della Regione, l'accordo che consentirà la riqualificazione e l'utilizzo definitivo degli ex cantieri aeronautici della Piaggio di Sestri Ponente. Alla firma erano presenti il governatore Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci, l'assessore regionale all'Urbanistica Marco Scajola, gli assessori allo Sviluppo economico della Regione, Edoardo Rixi, e del Comune, Giancarlo Vinacci ed il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini.

(continua a pagina 2)



I firmatari dell'accordo siglato nella Sala della Trasparenza

Genova: siglato

L'intesa, giunta a conclusione dell'iter condiviso che ha preso il via a Febbraio di quest'anno sulla necessità di aprire ad altri utilizzi industriali, diversi da quelli della produzione aeronautica, a seguito del trasferimento di Piaggio a Villanova d'Albenga.

«Sono aree industriali molto pregiate, accanto all'aeroporto, che vengono rimesse a disposizione della crescita, per imprese e produzioni che vorremmo caratterizzare la Liguria dei prossimi anni - ha commentato Giovanni To-

ti». Regione e Comune di Genova tolgono il vincolo d'uso dando modo all'Autorità portuale di assegnarle nel più breve tempo possibile».

Per il sindaco Marco Bucci, «ogni metro quadro di area industriale genovese deve avere una ricaduta economica e occupazionale sulla città. Ci sono quasi un milione di metri quadri a uso industriale inutilizzati in tutta la città: uno spreco enorme, in un momento come questo dove occorre rilanciare l'occupazione per consolidare i timidi segnali di ripresa. Oggi iniziamo, partiamo dalle aree lasciate libere a Sestri Ponente dopo il trasferimento di Aero Piaggio a Villanova d'Albenga».

Ora l'Autorità portuale, principale proprietario del complesso industriale, potrà provvedere alle necessarie procedure di evidenza pubblica per l'assegnazione degli spazi. Hanno già fatto richiesta in tal senso Phase Motion control, Cosmet, Cosnav ed Eurocontrol, che si presentano insieme con un piano di investimenti per 47 milioni e 133 nuovi posti di lavoro. Ma fra gli interessati c'è anche Fincantieri. I metri quadri che andranno a bando sono 34 mila su 47 mila, compresi di edifici che potranno essere ristrutturati, riutilizzati e ampliati del 10%.

«Genova è molto richiesta dalle aziende - ha sottolineato l'assessore Giancarlo Vinacci - abbiamo

aree di pregio, come questa che è in una posizione strategica: vicina al porto, all'autostrada, alla ferrovia e all'aeroporto. Vogliamo che a Genova l'industria torni, guardiamo al mondo dell'hi tech a esempio, per creare occupazione e crescita».

E i primi effetti positivi della reindustrializzazione delle aree arriveranno subito, grazie agli oneri di urbanizzazione a carico delle nuove aziende. E' prevista la realizzazione del collegamento ciclopedonale tra il centro storico di Sestri e la Marina, oltre all'inserimento di barriere e soluzioni tecnologiche per l'abbattimento delle emissioni acustiche e la piantumazione di una cortina alberata di separazione rispetto all'abitato.

PER SEI SPEDIZIONIERI "CONNIVENTI" È INVECE SCATTATO L'OBBLIGO DI FIRMA. I PM: «C'ERA UN CLIMA DI OMERTÀ»

«Mancati test ai container per andare in palestra»

Blitz in porto, arrestati due consulenti. L'accusa: «Truccati i rilievi sui contenitori radioattivi»

MARCO GRASSO
MATTEO INDICE

I CONTROLLI in porto sui container potenzialmente radioattivi, delicatissimi e rigidamente disciplinati dalla legge, venivano affidati in modo spensierato «a un ragazzo», la cui unica competenza derivava «dall'aver fatto un corso». Questo andazzo veniva accettato «consapevolmente... con una forma di omertosa collaborazione passiva» anche da molti spedizionieri, nonostante fosse chiaro a tutti che «da un punto di vista legale quei controlli non valgono un c...». Le firme dell'«esperto qualificato», Vittorio Tamburini, il professionista che avrebbe dovuto presenziare alle verifiche, venivano infatti «costantemente falsificate». Mentre lui, nel frattempo, andava «in palestra» o era comunque «persistentemente impegnato in altre faccende professionali o personali».

Genova, 2017. In pieno allarme terrorismo, nel porto che per l'intelligence è il più esposto in Italia a minacce di attacchi, i controlli sui rischi radioattivi erano considerati alla stregua d'impicci. Perché, sostanzialmente, venivano pagati poco: «Non puoi farli a trenta euro, capisci?» si dicono fra loro gli indagati. E sei i risultati erano «scomodi», ovvero c'era un'ipotesi di radioattività in un carico, venivano «insabbiati».

«Falsificate 1.305 verifiche»
A scoperciare definitivamente questo sistema è la seconda tranche di un'inchiesta dei carabinieri del Nucleo operativo ecologico, coordinati dal procuratore aggiunto Francesco Pinto. All'alba di ieri i militari, guidati dal maggiore Andrea Pietracupa, hanno arrestato due persone: il consulente Antonio Tamburini, 53 anni, titolare della ditta "Navtec srl", incaricata di eseguire le analisi radiometriche ai terminali Psd di Pra', Sech, Spinelli, Messina

Csm e San Giorgio; Antonio Carrannante, 43 anni, suo dipendente, che secondo quanto ricostruito compilava i verbali fasulli per conto del principale (sono difesi dagli avvocati Sabrina Franzone e Salvatore Bottiglieri). Entrambi, scrivono gli investigatori, «attestavano falsamente l'emissione dei relativi certificati radiometrici Imme90 nei confronti delle ditte di spedizioni marittime Saimare, Melandri, Ratti&Laghezza e Lesam International».

Insieme a loro sono finiti nei guai pure sei spedizionieri, ai quali il giudice per le indagini preliminari Nadia Magrini ha imposto l'obbligo di firma: Chiara Garaglia, 29 anni, addetta al settore import della ditta "Logistic group srl"; il marito Alessandro Squicciarini, 43 anni, che ricopriva la stessa funzione per la "Sattemar srl"; Andrea Catalano, 40 anni, Simone Carolen, 36 anni, Federico Casagrande, 37 anni, rispettivamente responsabile della filiale genovese e addetti im-

port della "Sattemar srl"; Luca Riccardi, 40 anni, dipendente della "Spedimar".

«Sistema affinato»

Le indagini nascono da un primo filone di accertamenti, che nel 2014 aveva portato agli arresti dell'ingegnere Giovanni Battista Carbone e del collaboratore Giancarlo D'Andria, responsabile commerciale della "Dp Service", sempre con l'ipotesi di aver organizzato un sistema di controlli addomesticati: «Dopo quel primo episodio - spiega il procuratore capo Francesco Cozzi - gli illeciti non sono stati interrotti, ma anzi i metodi sono stati affinati».

L'accusa è di falso per induzione, per aver aggirato le procedure e ingannato le Dogane. In un paio di casi, uno dei quali portò un container a un isolamento di dieci giorni, Tamburini fu redarguito da tecnici dell'Arpal (l'agenzia regionale dell'ambiente), proprio per la sottovalutazione di anomalie radiometriche dei container.

grasso@ilsecoloxix.it
indice@ilsecoloxix.it

IL NODO DEI PORTI: GETTITO DA 4 MILIARDI, TORNANO INDIETRO 20 MILIONI

Liguria, i conti dell'autonomia Roma trattiene 900 euro a testa

Toti mette al lavoro gli uffici. «Sulla fiscalità abbiamo armi spuntate»

IL CASO

EMANUELE ROSSI

GENOVA. Al di là della fama dei genovesi parsimoniosi, la Liguria è una regione-bancomat, per lo Stato centrale, oppure una regione che spende più di quanto dà? E quanto realmente può giovare una maggiore autonomia da Roma? In quali settori?

Calcolo complesso

Le domande sono al centro dell'interesse della Regione, che ha incaricato gli uffici del bilancio di calcolare il "residuo fiscale" della Liguria, dato, secondo la definizione della Cgia di Mestre, dalla differenza «tra tutte le entrate che l'Amministrazione pubblica preleva da una Regione e tutte le risorse che spende in quest'ultima». Un calcolo tutt'altro che semplice, viste le tante materie in cui amministrazione statale e regionale sono complementari. Secondo l'ufficio studi della confederazione veneta, con i dati del 2015 la Liguria rientra nel primo gruppo, quello di chi ottiene meno di ciò che i suoi cittadini versano allo Stato in tasse, contributi e altre entrate. Per un totale di 601 milioni di euro. Ma le interpretazioni divergono a seconda di cosa

viene inserito nel calcolo o meno. Non ci sono solo tasse e investimenti, ma anche interessi, dividendi, contributi alla produzione... Secondo il dossier del professor Luciano Greco, docente di Finanza a Padova, ad esempio, in Liguria (nel 2014) lo Stato spendeva il 101,39% rispetto a quanto incassato, soprattutto per l'incidenza delle pensioni. Un altro metodo (vedi grafico in questa pagina) è il calcolo (entrate-uscite) basato sulla banca dati dei Conti Pubblici Territoriali (CPT) dell'Agenzia per la Coesione Territoriale che monitora la spesa pubblica pro-capite in tutte le regioni. Secondo questi numeri, i liguri ricevono dallo Stato oltre 900 euro in meno, all'anno, di quanto versato (a testa). Ma se nel conto si inseriscono anche le spese delle amministrazioni locali (in primis la sanità, che si basa su trasferimenti statali) il margine si assottiglia a 70 euro.

Priorità e strategie

«Il referendum lombardo-veneto ha avuto il gran merito di invertire l'impostazione centralista di Renzi - sostiene Toti - ma per farlo anche da noi ci vorrebbe un anno. E nel frattempo cambierà il governo. Intanto impostiamo un ragionamento sull'articolo 116 della Costituzione». Questa è la linea del governatore ligure, condizi-

onata anche dal collega emiliano Stefano Bonaccini. Il referendum, infatti, è mera arma "politica" nelle mani dei governatori di Lombardia e Veneto. E anche sulla fiscalità le regioni hanno le armi spuntate, nonostante le promesse di Luca Zaia ai veneti. «L'articolo 116 - ragiona il governatore ligure - ti permette di negoziare la competenza su determinate materie, ma non di trattenerne le risorse dal fisco». Insomma, per esempio si può chiedere al governo di cedere la competenza sulla ricerca scientifica, ma per avere le risorse per gestirla si dovrà comunque chiedere a Roma di finanziarla, come accade oggi per il trasporto pubblico locale. Anche per questo, Toti punta a riformare la Costituzione in senso federalista in modo che l'autonomia possa estendersi alla fiscalità, anzi, partire proprio da quello.

Il nodo dei porti

La partita più importante, infatti, per la Liguria è quella del gettito fiscale (soprattutto Iva) generato dai porti di Genova, Savona e Spezia, che rimane solo in minima parte sul territorio. «È una partita che vale 4 miliardi l'anno - sostiene l'assessore ai porti Edoardo Rixi - e noi riusciamo a trattenerne appena 20 milioni». E proprio sui porti, il gruppo Pd in Regione, guidato da Raffaella Paita, prova il contropiede con una mozione per avviare «un'autono-

mia di scopo, che consenta di finanziare, coi soldi delle tasse portuali, le opere e le infrastrutture di interesse nazionale che servono all'intero Paese, non solo al territorio in cui vengono realizzate», prima fra tutte la nuova diga foranea.

L'AUTOBIOGRAFIA DELL'EX PRESIDENTE DEL PORTO DI GENOVA

Novi presenta il libro-storia, sala piena ma niente polemiche

In platea familiari e amici. «Quello che dovevo dire l'ho scritto»

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Molti dei protagonisti del libro non erano seduti tra la folla che ieri sera si è stivata in una sala di Palazzo della Meridiana a Genova per ascoltare la storia di Giovanni Novi.

L'autobiografia dell'ex presidente del porto di Genova racconta la vicenda familiare, la dinastia di broker che arriva fino al vertice del governo dello scalo ligure. La lunga parabola nell'Olimpo dello shipping e l'incubo giudiziario: i "nemici" di Novi e gli "amici", sono tutti nel libro. Di persona ieri si sono presentati i familiari, l'ex sindaco di Genova Beppe Pericu, l'armatore Alcide Rosina, il console della Culmv Benvenuti e Nicolò Reggio, numero uno dello Yacht Club, la seconda casa di Novi. In prima fila l'attualità è testimoniata dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, Davide Viziano e Stefano Balleari, vice sindaco. Più indietro le figlie di Paride Batini, il "console" che ha condiviso con Novi il processo, e poi il broker Lorenzo Banchero, gli avvocati Sergio Maria Carbone e Andrea D'Angelo in penultima fila. Pe-



Giovanni Novi alla tavola rotonda di presentazione del libro



I familiari di Novi in prima fila



Balleari, Molinari e Pettorino

ricu inizia le danze del racconto della guerra del porto per cui Novi poi venne imputato, arrestato e scagionato. Tutto intorno al Multipurpose: il sindaco di allora racconta che la delibera di assegnazione di quel pezzo di banchina, poi al centro dell'inchiesta della magistratura: «Volevamo farla passare addirittura per acclamazione in Comitato portuale». Pericusi limita ad un «mi rincresce per la vicenda giudiziaria», lodando i risultati ottenuti dalla presidenza del broker genovese, ma saltando i passaggi più duri del libro in cui Novi attacca magistrati e operatori che gli avrebbero inflitto quei sei anni e mezzo di inferno. Ci pensa il console della Culmv Benvenuti a scaldare il clima, definendo la vicenda dell'arresto di Novi come «tra le pagine più nere della storia del porto di Genova», «vicenda surreale» per un uomo che «come Batini era onesto e corretto. Dopo tutta la vicenda, quel pezzo di porto è stato comprato dai grandi gruppi. Curioso...» Novi invece si limita a una battuta: «Quello che dovevo dire, l'ho scritto nel libro». Il broker rifarebbe il presidente «ma questa volta starei più attento alle lobby». Il libro Shipping & trading costa 45 euro e i proventi vanno in beneficenza.

LE PROCEDURE ERANO CONSIDERATE DEGLI INTRALCI: «QUI PAGANO TROPPO POCO»

L'intercettazione: «Rischi? Ma chi se ne accorge»

Nelle conversazioni lo scontro con le autorità che chiedevano il rispetto delle regole: «Che p...»

LE CARTE

È IL 27 FEBBRAIO scorso e i controlli di Antonio Carannante, delegato ai rilievi radiometrici in porto dall'esperto qualificato Vittorio Tamburini (in modo abusivo, perché finisce per attestare falsamente la presenza del capo) rileva «un'anomalia», ovvero un caricamento potenzialmente radioattivo. Telefona al suo principale per chiedere indicazioni. La risposta di Tamburini, secondo i carabinieri, rende bene l'idea del sistema dei controlli: «Ma chi c... se ne accorge!». «Costretto poi ad affrontare la situazione

in modo corretto - scrive il giudice Nadia Magrini - Tamburini esprime disappunto: "Porca tr... che palle...". Più in generale: «Il professionista non riteneva opportuno intervenire neanche nelle situazioni di rischio, preferendo insabbiare risultati "scomodi"».

Il 17 marzo - sono 1.305 secondo gli investigatori le ispezioni effettuate dalla ditta privata incaricata degli accertamenti - si ripete un episodio analogo. E questa volta a costringere l'esperto a intervenire è il responsabile del terminal Soch Francesco Parodi, che non intende sorvolare su una nuova anomalia presentata da un container. Il carico viene così

bloccato per dieci giorni, ma a seguito della vicenda «Tamburini viene contattato dalla Protezione civile e dalla prefettura. Sul container viene eseguita una spettrometria, cui non fa seguito alcuna segnalazione». I materiali oggetto dei controlli sono principalmente residui di lavorazioni ferrose, destinate a essere riutilizzate nel ciclo produttivo, soprattutto da aziende del Nord Italia. Le analisi, spiega lo stesso Tamburini al telefono, venivano aggirate «a causa delle basse tariffe sul mercato». «Non puoi farli a 30 euro, io li facevo a 60». «Ma così non valgono un c... - risponde l'interlocutore - tu devi essere presente!». Le falsificazioni dei

verbali hanno trovato la collaborazione di diverse ditte di spedizioni, secondo la Procura: «Gli addetti agli uffici di spedizione erano ben consapevoli di quanto accadeva, si sono adeguati al sistema senza rilevare l'illiceità, anzi collaborando».

In una telefonata del 10 marzo «Tamburini intrattiene due conversazioni, da cui si evince che alle 9.37 è in palestra». Nello stesso momento il suo collaboratore Carannante «sta terminando il controllo radiometrico di alcuni rimorchi al terminal Spinelli». Al quale il medesimo Tamburini doveva essere presente.

M. GRA. - M. IND.

Porti, Signorini e l'autonomia "L'authority diventi spa"

MASSIMO MINELLA

QUESTO ritorno di fiamma dell'autonomia non lo scaldi più di tanto. Non perché non ritenga giusto scommettere su un vero federalismo che premi quei territori che al Paese danno maggiore sostegno in termini di ricchezza e lavoro (vedi

il porto di Genova), ma perché non può certo essere il risultato di un referendum a determinare automaticamente la svolta. Così è Paolo Signorini, una vita da dirigente al ministero dei Trasporti, poi segretario generale in Regione prima dell'approdo al vertice del porto d'Italia. Una carriera tutta pubblica, insomma, che potrebbe anche spinger-

lo a una sorta di diffidenza verso la voglia di autonomia risucchiata dopo i risultati delle consultazioni in Veneto e Lombardia. «Ma figuriamoci, non è certo questo che mi spinge a una valutazione che forse può differire da altri — spiega — quanto la considerazione che sul piano di una maggiore autonomia, in realtà, ci siamo già mossi da un po'».

SEGLIE A PAGINA IV

Porti, l'autonomia secondo Signorini "Subito al lavoro per l'Authority spa"

Il presidente: "Oggi vincoli e lacci rallentano ogni cosa solo modificando la natura dell'ente sarà vero federalismo"

— SI GUE DALLA PRIMA DI CHONACA
MASSIMO MINELLA

SIGNORINI cita al proposito due passaggi, la cabina di regia delle tre regioni del Nord Ovest e il protocollo d'intesa con il ministro dei Trasporti Delrio. «All'interno di questi due strumenti abbiamo già individuato partite come il terzo valico, la diga, la gronda — spiega — La vera battaglia, a mio avviso, si dovrà giocare sulla natura degli enti portuali che devono evolvere verso le società per azioni». E qui Signorini, a rafforzare le sue tesi, inizia un lungo elenco di storie di ordinaria burocrazia, dove l'authority è costretta a muoversi

nelle maglie strette delle norme e facendo sempre la massima attenzione a ogni singola scelta, perché a sanzionare gli errori ci sono, giustamente, la Corte dei Conti e la magistratura. «Ogni procedimento ha una storia a sé — aggiunge il presidente — Ma certo non possiamo pensare che un ente venga ingessato e di fatto quasi costretto a muoversi sempre al rallentatore, mentre l'impresa e il mercato hanno altre velocità. Io credo che, sempre nel rispetto dello norme, ci voglia il coraggio di fare alcune scelte che portino a una snellezza operativa in grado di raggiungere l'obiettivo di fondo, che è appunto quello di un vero federalismo fiscale e demaniale. E da questo punto di vista la trasformazione degli enti in spa può sicuramente aiutare, sul modello di quanto già avviene in alcuni grandi scali del Nord Europa». Il leader di Palazzo San Giorgio ricorre ancora a un esempio paradigmatico: le procedure di approvazione del piano regolatore portuale, già di per sé complesse, ma adesso ancora di più, con il sistema Genova-Savona. Un piano che dovrebbe vedere

protagonisti gli enti locali, non Roma, mentre invece è comprensibile che su investimenti per grandi opere e infrastrutture, che servono poi a tutto il Paese, sia il governo a pronunciarsi. «Da questo punto di vista l'inserimento nella legge di riforma di un fondo in grado di finanziare le grandi opere, dopo un'analisi e una valutazione della struttura di missione del ministero, mi pare un ottimo risultato» chiude Signorini.

Chi intanto scommette sulla possibile autonomia dei porti è il Pd regionale, con i consiglieri Lella Paita, Giovanni Lunardon e Luca Garibaldi, che ricordano come il tema sia stato avviato dal centrosinistra, a livello nazionale e locale (2006-2008, secondo governo Prodi e prima giunta Burlando, con un'applicazione sperimentale a Vado) e sia stato «affossato dal centrodestra o in particolar modo dalla Lega Nord. «Il nuovo Esecutivo guidato da Berlusconi, con il ministro Tremonti, molto vicino alla Lega Nord — ricordano — bloccò tutto e preferì stanziare 300 milioni pubblici, per non far passare il principio di autonomia». Secondo i consiglieri «l'unico modo per realizzare una vera e proficua autonomia finanziaria dei porti è avviare un'autonomia di scopo, che consenta di finanziare, coi soldi delle tasse portuali, le opere e le infrastrutture di interesse nazionale che servono all'intero Paese, non solo al territorio in cui vengono realizzate. Parte delle risorse generate dagli scali liguri servano a finanziare il fondo infrastrutture previsto dal Governo, dando una priorità a opere importanti per il nostro territorio ma anche per l'intero Paese come la diga di Genova, il raddoppio ferroviario di Andora, la Pontremolese e il tunnel della Fontanabona».

Bacini, Marsiglia corre con i genovesi

MARSIGLIA non si ferma nella sfida per la leadership mediterranea delle riparazioni. E lo fa con il sostegno di Genova che, sullo stesso fronte, non se la passa esattamente così bene. Succede infatti che, con legittima soddisfazione, Ferdinando Garré, ad dei cantieri San Giorgio, annun- ci che il bacino 10 del porto di Marsiglia, il più grande del Mediterraneo e uno dei più grandi al mondo, ritorni pienamente operativo e quindi pronto ad accogliere le prime navi già da questa settimana. Nel capitale della società che lo gestisce, I Chantier Naval de Marseille, Genova ha un ruolo fondamentale, tenendo conto che sono presenti non solo i San Giorgio, ma anche Costa Crociere, la compagnia armatoriale genovese titolare del 33,3% delle azioni. Ma che significa, tutto questo? Che ora il bacino 10 è pronto per ogni tipo di mezzo navale, anche di quelli più lunghi di 270 metri, viste le sue dimensioni davvero uniche: 465 metri di lunghezza e 85

di larghezza.

E, qui, inevitabili, iniziano i confronti, impietosi per la vecchia Lanterna che ha ormai abdicato alla sua intenzione di costruire un nuovo bacino di carenaggio o, per lo meno,

Nel capitale ci sono Costa Crociere e San Giorgio del Porto. Garré: "Sempre creduto nella potenzialità di questa struttura"

di ampliare uno di quelli esistenti. Anche qui, se ne parla dalla metà degli anni Novanta, da quando cioè Genova disse addio al suo superbacino galleggiante, che per inciso continua a lavorare tranquillamente in Turchia. Da allora, tutto un fiorire di proposte e progetti, un altro bacino che galleggia, no un altro, ma fisso. No, compriamolo usato, ma no,

figuriamoci, allarghiamone uno di quelli che già abbiamo a disposizione. Risultato, non se n'è mai fatto niente ed è quindi giusto che le grandi navi vadano da altre parti. Attenzione, però, perché per non farci mancare nulla («avanti così, continuiamo a farci del male» dicevo Moretti) riusciamo anche a perdere navi di taglia ridotta rispetto ai nuovi giganti, come insegna l'ultima paradossale vicenda dei bacini, con l'annuncio del bando di gara per la concessione ai privati senza "clausola sociale", lo sciopero, l'inserimento della clausola, il plauso dei sindacati, l'annuncio di Costa che dopo tre giorni di stop portava la nave a Marsiglia, l'amarezza dei San Giorgio del Porto, i timori del presidente di Confindustria Mondini e, cilegna sulla torta, l'annuncio della collaborazione fra Genova e Marsiglia firmata dal sindaco Bucci. Tutto in una manciata di ore. Incredibile, vero?

(massimo minella)

MARCELLO LERDI/ANSA

E Spinelli apre la rotta per il Marocco

Si chiama "Stena Carrier" ed è un traghettone di uno dei colossi mondiali dei trasporti via mare, la compagnia Cma-Cgm. Ieri ha attraccato attorno all'una del pomeriggio al terminal Spinelli, a Ponte Etiopia Levante per inaugurare un nuovo servizio del porto di Genova. Tutto le settimane, infatti, la nave collegherà Genova al Marocco con una capacità di stiva di oltre duecento rimorchi in aggiunta ai container.

«Questo è l'ultimo cliente che abbiamo appena conquistato — spiega in banchina Aldo Spinelli, alla guida del terminal e presidente dell'omonimo gruppo attivo nel settore della logistica — Prima avevamo inaugurato il collegamento tuttomercati di Tirrenia e adesso eccoci qui con la Cma-Cgm».

Spinelli ha appena posteggiato il suo quad alle spalle del molo e ora cammina verso la banchina, spiegando tutti i nume-

ri collegati all'operazione-Marocco. «Un servizio tuttomercati di questo tipo non c'era mai stato nel porto di Genova — dice — Per noi quindi è doppiamente significativo, vista la compagnia che abbiamo con noi e il traffico che potremo movimenta-

Collegamento settimanale del traghettone che potrà caricare duecento rimorchi oltre ai container

re. Numeri? È ancora difficile averne, dipende tutto dal mercato, ma siamo ottimisti».

Oltretutto, l'operazione-Marocco ha spinto il terminalista a rafforzare ancor di più i mezzi operativi in banchina.

«È appena arrivata una nuova gru, l'un-

dicesima che opera nel nostro terminal — continua Aldo Spinelli, al timone del gruppo insieme al figlio Roberto, amministratore delegato — E abbiamo comprato quattro steaker, dodici trailer nuovi e altri mezzi, il tutto per supportare al meglio questo servizio, ma anche gli altri operativi nel nostro terminal. Ormai gli spazi sono sempre più ridotti, avremmo bisogno di poter operare in nuove aree e questo garantirebbe maggiori occasioni di lavoro non solo per i nostri dipendenti, ma anche per i portuali». L'arrivo di una nuova compagnia armatoriale spingerà ancora più in alto i conti del gruppo, come anticipa Spinelli. «Dovremmo raggiungere i 150 milioni di euro — chiude il presidente del gruppo logistico — in crescita rispetto a un 2016 che già si era chiuso molto positivamente».

(massimo minella)

INFEALIZIA NELLA

Bufera in porto "Controlli fai da te sulla radioattività"

MARCO LIGNANA

PASSATA la prima tempesta, tutto sembra essere ricominciato peggio (o meglio, a seconda dei punti di vista) di prima. Soltanto tre anni fa tre arresti in flagranza di reato per omessi controlli in porto su container potenzialmente radioattivi. E processo ancora in corso. Ieri mattina arresti e perquisizioni per lo stesso motivo, perché secondo l'accusa il "taroccamento" dei documenti, anziché finire, si sarebbe addirittura affinato.

Così dal gennaio del 2016 a oggi lo stesso pubblico ministero della prima inchiesta, Francesco Pinto, e gli stessi uomini dei carabinieri, il nucleo operativo ecologico (Noe) oggi diretto dal maggiore Andrea Pietracupa, hanno individuato 1305 container potenzialmente radioattivi entrati nei terminal genovesi con documenti falsi. Le ditte di spedizione a cui sono stati consegnati i certificati contraffatti sono Saimare, Melandri, Ratti & Laghezza e Lesam International.

Ai domiciliari sono finiti Vittorio Tamburini, titolare della società Navtec, difeso dall'avvocato Salvatore Bottiglieri e il suo dipendente Andrea Carannante, difeso dall'avvocato Sabrina Franzone.

Il primo è, in termini tecnici,

"l'esperto qualificato" che deve firmare il documento che certifica i controlli sui container, in questi casi contenenti scarti ferrosi. Il secondo è il "misuratore" che può direttamente effettuare le verifiche a bordo. Senza queste indicazioni, da inserire in un documento chiamato "Irrme90" allegato alla bolla doganale, il container non può scaricare il suo contenuto nei camion in partenza per le aziende del bresciano e del bergamasco, dove viene polverizzato o fuso. In pratica secondo l'accusa l'esperto qualificato consegnava i documenti in bianco, carte che poi il suo dipendente, un misuratore, compilava apponendo la firma falsa del suo superiore e attestando gli avvenuti controlli.

Altre società secondo gli inquirenti "collaboravano" direttamente con la stessa Navtec. Come la Logistic Group, anch'essa addetta al controllo dei container e in linea diretta con la Navtec. Oppure le ditte di spedizione Sattemar e Spedimar, beneficiarie consapevoli, secondo il Noe, dei certificati taroccati o che avrebbero messo a disposizione i propri uffici per la compilazione dei fogli.

I documenti sarebbero stati falsificati per velocizzare le operazioni, e questo può convenire tanto alla Navtec quanto alle ditte di spedizioni coinvolte. E infatti oltre ai due uomini finiti agli arresti domiciliari ci sono sei persone, dipendenti delle ditte, che

dovranno andare tutti i giorni a firmare negli uffici dei carabinieri. Sono Chiara Garaglia della Logistic Group, Alessandro Squicciarini, Simone Caroleo, Andrea Catalano e Federico Casagrande della Sattemar; Luca Riccardi della Spedimar. Per tutti è otto l'accusa: è di falso ideologico per induzione.

I certificati oggetto di indagine in nemmeno 24 mesi sono stati centinaia di migliaia. I container arrivavano ai terminal Vte, Sech, Messina, Spinelli, Csm e San Giorgio.

Proprio perché i controlli, di fatto, è come se non fossero stati nemmeno realizzati, è impossibile sapere se il materiale ferroso entrato via mare a Genova e uscito su gomma verso la Lombardia fosse pericoloso. Il procuratore capo Francesco Cozzi ha ricordato che «il rispetto delle norme è a tutela della salute dei cittadini. Queste norme non sono cavilli e il loro rispetto è fondamentale proprio per tutelare la salute di tutti».

Dal 2011 la normativa che regola i controlli sui rottami a rischio di presenza di radioattività si è fatta molto più stringente. Si tratta delle cosiddette sorgenti "orfane" - secondo la terminologia dell'Unione Europea perché della loro provenienza si è persa ogni traccia e non è possibile ricostruirne il percorso a ritroso.

Le indagini proseguono per

capire quanti, nel porto del capoluogo ligure, fossero a conoscenza del sistema delle false documentazioni.

Le ditte coinvolte sono Logistic Group, Sattemar e Spedimar. Su altre accertamenti in corso



LA PROCURA
Francesco Pinto
procuratore
aggiunto aveva già
coordinato
l'indagine gemella
del 2014.
Dal 2011 la
normativa relativa al
settore è molto
più severa

Una superficie di 25 mila metri quadrati destinati alla nautica

Concessione a cantiere Rossini Giampieri: sosteniamo chi investe sul territorio

ANCONA - Nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, è stata firmata ieri la concessione demaniale fra la stessa AdSp e Lisa Group - Cantiere navale Rossini di Pesaro.

La concessione, che interessa una superficie di 25 780 metri quadrati, prevede un programma di investimento privato, da parte dell'azienda, di circa 15 milioni di euro per l'ampliamento e la ristrutturazione del complesso produttivo per attività di manutenzione e refitting di grandi imbarcazioni e yacht fino a

60 metri. A regime, l'obiettivo della proprietà sarà occupare almeno un centinaio di persone fra dirette e indirette nelle attività del cantiere. La concessione durerà fino al 18 Febbraio 2034.

«Questo atto, per il quale siamo molto grati all'Autorità di Sistema per la professionalità e la rapidità con cui ha affrontato il problema - ha detto l'amministratore delegato di Lisa Group, Stewart Parvin - velocizzerà la realizzazione dell'intero progetto. Li-

(continua in ultima pagina)

Concessione a cantiere

sa Group vuole creare un moderno e bellissimo cantiere per il refitting e la manutenzione degli yacht, che possa contribuire allo sviluppo dell'economia e dell'occupazione di Pesaro e della regione Marche».

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri, ha invece sottolineato che «questo è un impegno che avevamo preso con l'amministrazione comunale e con la proprietà e con il quale confermiamo la nostra volontà di sostenere chi investe sul territorio. Abbiamo cercato di mettere l'investitore nelle condizioni migliori, adeguandoci alla velocità e dinamicità del mercato, per creare lavoro e occupazione. Questo è un altro tassello che fa parte di un chiaro progetto di rilancio e rafforzamento dell'asset della cantieristica di qualità nelle Marche che va avanti con forte determinazione esaltando

le professionalità che esistono sul territorio, che stanno riportando il polo della cantieristica al centro dello sviluppo».

A margine della firma, anche il sindaco di Pesaro, Matteo Ricci, ha espresso la propria soddisfazione: «Avanti tutta con il progetto di riqualificazione del cantiere, la ristrutturazione degli yacht è una grande opportunità di rilancio del porto. Un grande investimento, che genererà benefici evidenti in termini di occupazione, sviluppo e indotto. Crescerà anche l'appeal dell'area, con un porto in grado di fare da richiamo, grazie ad un'attività compatibile con il nostro disegno del "Portobello"».



Stewart Parvin ed il presidente Rodolfo Giampieri



Informazioni Marittime

Nel porto di Ancona si studia il greco (tecnico)

I lavoratori portuali di Ancona studiano il greco. L'Accademia "Angelico Costantiniana" di Roma, in collaborazione con Iemo-International emergency management organization, ha infatti cominciato ieri le lezioni (gratuite) di lingua ellenica nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che patrocina l'iniziativa.

Per il corso è stato scritto, dal docente e organizzatore Haris Koudounas, uno specifico manuale operativo di greco-italiano, edito da Sbc edizioni, in cui si approfondiscono anche i temi delle operazioni di controllo nelle aree portuali.

"Il porto, che è luogo fisico definito come tale dalle sue infrastrutture, banchine, moli, piazzali, strade, specchi acquei - scrive il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, nell'introduzione - può funzionare in realtà solo grazie alla costante interazione, mediazione e dialogo tra i diversi soggetti".

Il manuale operativo, racconta Haris Koudounas, "nasce dalla mia esperienza con le autorità italiane che ogni giorno operano nel porto di Ancona. L'obiettivo del corso è far avvicinare alla lingua greca i dipendenti della pubblica amministrazione e le agenzie marittime offrendo, allo stesso tempo, uno strumento di terminologie tecniche da applicare nel loro lavoro. L'auspicio è che, sia il corso sia il manuale, possano diventare parte di un'esperienza pilota per tutti i porti italiani".

Becce scommette su darsena Europa

LIVORNO - Il presidente di Assiterminal e amministratore delegato di Tdt, Luca Becce, ha concesso all'AdSp del Mar Tirreno settentrionale un'intervista sull'attuale situazione e sulle prospettive future dei porti di Livorno e Genova.

Di seguito proponiamo una (continua a pagina 2)

Becce scommette

sintesi del lungo incontro tra Becce e Marco Casale.

«Livorno è favorita rispetto a Genova con riferimento alle connessioni che vanno dal mercato di riferimento, ovvero la Toscana, sino alle direttrici di collegamento con le macro-aree dell'Italia e dell'Europa nord orientale. Genova, invece, è favorita nelle connessioni con l'area nord-occidentale, e lo sarà ancora di più in futuro non appena verranno completate opere infrastrutturali importanti come il Terzo Valico», ha esordito Luca Becce.

Per l'amministratore delegato

del Tdt, lo scalo labronico e il porto della Lanterna sono, insomma, «due porti che non si fanno concorrenza tra di loro, essendo deputati a servire aree differenti. Su questa complementarità sarebbe utile lavorare».

Il numero uno dei terminalisti italiani, che crede fortemente negli effetti positivi della riforma della legge 84/04, si è soffermato a lungo sulle potenzialità del porto labronico: «Il Piano nazionale della logistica e della portualità ha detto chiaramente una cosa: il problema principale dei porti italiani non è la mancanza dell'offerta infrastrutturale, non ci sono poche banchine, quello che manca sono le connessioni. Il gap che abbiamo con i porti del Nord Europa è prin-

cipalmente dovuto a questo: siamo ancora deficitari nella capacità di inoltro della merce a destinazione».

E la piattaforma Europa? «Per Livorno è un progetto fondamentale, perché si va a realizzare un'area sostitutiva rispetto a quella oggi dedicata ai contenitori». La posta in gioco è alta: «Livorno» ha dichiarato Becce - «che è da sempre il porto del continente americano, non ha connessioni con il Far East. Occorre quindi accelerare in modo radicale lo spostamento a mare della piattaforma contenitori, come peraltro sta facendo il presidente Corsini».

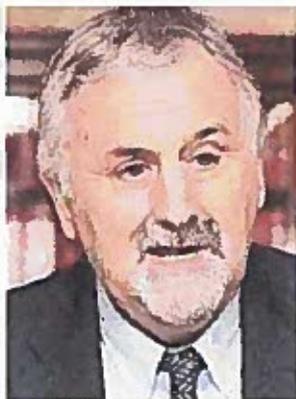
Il presidente di Assiterminal è convinto di una cosa: «Se il progetto è stato salvato dal Governo è perché Livorno ha già lavorato da

tempo, e prima di altri, sulle interconnessioni e sulla capacità di inoltro della merce verso i mercati di destinazione. Noi oggi abbiamo l'unico porto in Italia ad avere la connessione diretta della ferrovia con la rete nazionale». Non a caso, «i volumi di merce del Terminal Darsena Toscana inoltrati via ferrovia sono cresciuti in modo esponenziale in questi mesi, arrivando a rappresentare oggi il 20% del totale della merce complessivamente movimentata. Genova non arriva al 10%».

Infine, Becce si è detto pronto a scommettere che «la piattaforma Europa non sarà una semplice cattedrale nel deserto, ma grazie ad essa Livorno potrà non soltanto rafforzare i servizi regolari da e per l'America, ma tornare a sviluppare una capacità commerciale di relazione con il Far East».

«Darsena Europa: pronta prima e costa meno»

LA DARSENA Europa nuova versione? Costerà 200 milioni di meno e sarà realizzata tre-quattro anni prima rispetto al progetto originario. Questo emerge dalla comunicazione della giunta toscana sul tema «Corridoio Tirrenico e Piattaforma Europa», illustrata ieri pomeriggio dall'assessore Vincenzo Ceccarelli (nella foto) in consiglio regionale. Una seduta che, nel dibattito, ha visto riproporsi le solite schermaglie tra consiglieri Pd (Gazzetti in primis) e M5S (Giannarelli) a rivendicare, gli uni la paternità: la fiducia nel progetto fin dalla prima ora, i secondi a ribadire come la versione "light" rappresenti invece il fallimento dell'immaginifica progettazione iniziale da 20 metri di fondali (per la serie «l'avevamo detto»). E con la sola consigliera Monica Pecori, gruppo misto, a preoccuparsi del litorale pisano, il rischio erosione che si teme «più e peggio» di quanto accade quando *in tempo* Livorno costruisce la Darsena Toscana. Unica voce fuori dal coro, la sua Piattaforma Europa è un'opera che tutti gli altri ribadiscono essere il fulcro



L'assessore Vincenzo Ceccarelli

strategico per lo sviluppo della Toscana costiera. Passa la mozione Pd che impegna il governo regionale a confermare le risorse già stanziata e a monitorare e favorire le risorse già stanziata per rendere, attraverso il significativo ampliamento a mare dell'attuale porto, con il nuovo terminal container, il nuovo

terminal dedicato al progetto Autostrade del mare e un nuovo terminal petroli. Ma, archiviato (con la sua revoca del 27 luglio scorso) il bando europeo per cercare i finanziatori privati, ora l'Assessorato con l'opzione Darsena «light», meno costosa e di più rapida realizzazione, vuol giocarsi bene l'asset della nuova disciplina statale sui dragaggi.

ALIAS quel decreto ministeriale 172 del 15 luglio 2016 fortissimamente voluto dal sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo, che consente il riutilizzo immediato dei fanghi di dragaggio. In base alla vecchia normativa, il piano regolatore portuale imponeva l'esatto bilanciamento dei volumi di sedimenti da riutilizzare per costruire le nuove piattaforme logistiche, senza alcuna possibilità di riversare in mare, o conferire in discarica o recuperare i fanghi marini. «Con la nuova normativa – spiega la Regione – per l'Assessorato portuale si è manifestata l'opportunità di predisporre una diversa articolazione realizzativa. La modalità alternative di gestione dei sedimenti marini

consente una contrazione dei tempi e dei costi di realizzazione delle opere». Se la prima versione prevedeva un costo complessivo di 667 milioni di euro, la Darsena Europa riveduta e corretta è stimata in 467 milioni. A ciò si aggiungono 195 milioni di allestimento del terminal, per complessivi 662 milioni contro gli 866 iniziali. «Con questa nuova soluzione – ha illustrato l'assessore Ceccarelli – mantenendo la stessa operatività e riducendo i costi, si diminuiscono i tempi di rea-

IL RISPARMIO

Per la nuova versione servono 200 milioni di euro meno e soli cinque anni di tempo

lizzazione fino a cinque anni». L'obiettivo, ripetuto come un mantra, è far presto. «L'entrata in esercizio delle nuove porticocontainer – si legge – metterà progressivamente fuori mercato la darsena Toscana, coi suoi fondali troppo bassi e l'accesso troppo stretto».

Paola Zerboni

Presentate al Propeller iniziative della Cciaa

LIVORNO - (R. R.) E' stato Riccardo Breda, imprenditore e presidente delle Camere di commercio di Livorno e Grosseto, ad animare la seconda riunione del Propeller club di Livorno dopo l'interruzione estiva delle attività sociali.

Dopo aver conseguito il diploma in elettromeccanica, Riccardo Breda fu componente del consiglio camerale di Grosseto dal 2003 al 2014, presidente dei giovani imprenditori della Confartigianato dal 2000 al 2005 e vice presidente della stessa Cna dal 2005 al 2013.

L'ospite d'onore del Propeller è stato anche Presidente della Seram srl dal 2005 al 2008, ha presieduto il comitato provinciale di Grosseto di Artigiancredito toscano per i tre anni successivi, quindi, dopo essere salito al vertice di Grossetofiere spa nel 2009, carica che avrebbe mantenuto fino al 2014, anno in cui fu scelto per la presidenza della Camera di commercio della provincia (continua in ultima pagina)

Presentate al Propeller

cia di Grosseto, oggi "coniugata" con quella di Livorno.

Nel corso della serata, condotta dalla presidente del club, Maria Gloria Gianni, il presidente Breda, comunicatore semplice e gradevole, nel presentare ed illustrare i programmi e le iniziative che caratterizzeranno la vita e l'attività dell'ente camerale nel prossimo futuro, ha avuto l'opportunità di intrattenere i diversi esponenti dell'imprenditoria marittima e portuale presenti sulle tematiche maggiormente pressanti ed attuali spaziando dall'industria alla promozione e sviluppo del territorio alla formazione professionale all'infrastrutturazione, anche nei suoi risvolti informatici e telematici, al diporto nautico, fino alla possibilità di dare concretezza a una sorta di distretti del cibo per valorizzare al massimo le eccellenze agroalimentari delle due province di riferimento e dell'intera regione toscana.

Prima di passare alla fase conviviale dell'incontro, la presidente Gianni ha presentato ufficialmente ai soci l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, insediato alla Direzione marittima della Toscana agli inizi dello scorso Settembre, attribuendogli le insegne di socio onorario e ha dato il

GE rallenta la corsa sul porto di Piombino

di FIORENZO BUCCI

NON È UNA BUONA notizia per Piombino quella che, passando per l'America, rimbalza su Firenze. I conti della Nuovo Pignone, non piacciono alla casa madre statunitense General Electric e, in conseguenza, a rischio potrebbero esserci molti posti di lavoro e addirittura la cessione di alcuni importanti settori del gruppo. E più ancora alimenta timori il fatto che nel mirino ci sarebbe proprio quella che si è fatta avanti per investire sul porto di Piombino. Poco più di due mesi fa dal Comune uscì la notizia di un primo incontro tecnico tra dirigenti della multinazionale, amministratori e tecnici del municipio e dell'Autonomia portuale.

IN QUELL'OCCASIONE vennero addirittura dibattute questioni inerenti la burocrazia (permessi ed autorizzazioni) per dar corpo al progetto di costruzione di



INVESTIMENTI
Il piano prevedeva il montaggio a Piombino

una fabbrica per il montaggio e collaudo di apparecchiature meccaniche ed elettriche finalizzate a realizzare turbine a gas per produrre energia (progetto Gorgon). La multinazionale ha domandato ed ha ottenuto la concessione di un'area di 200 mila metri quadra-

ti nella zona del porto di Piombino. Il progetto è sempre stato considerato strategico per lo sviluppo e la ripresa economica e la valorizzazione del porto. La stessa Regione lo aveva caldeggiato. Nel luglio 2016 lo stesso presidente Rossi, sottolineò l'importanza dell'in-

teressamento della General Electric affermando: «Dopo l'arrivo di Cevital e la creazione di Aferpi, che stiamo tuttora seguendo con il governo, la domanda per le attività di smontaggio navale e di cantiistica, oggi registriamo l'interesse del leader di mercato nell'oil&gas, che a sua volta, grazie all'alta tecnologia di cui è portatore, attirerà probabilmente ulteriori suoi partner in grado di aumentare le ricadute economiche e occu-

IL PROBLEMA

La frenata del settore oil&gas potrebbe congelare il progetto "Gorgon"

zionali». Troppe di queste iniziative sono rimaste, per ora, al palo. Perdere anche la General Electric sarebbe pesante. L'Autonomia portuale, in questo progetto, ha il compito di completare arce e banchine nel perimetro oggetto dell'interesse della multinazionale: cosa succederà?

Puglia: Incontro con l'Assessore al Sistema della Logistica Russo sulle problematiche di Gioia Tauro

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 24 OTT – L'Assessore regionale al "Sistema della Logistica" Francesco Russo ha incontrato, nella sede della Cittadella, una delegazione delle organizzazioni sindacali dei lavoratori appartenenti al comparto dei trasporti di Gioia Tauro per discutere dell'attuale stato dei lavori connessi al porto. Lo fa sapere la stessa Giunta Regionale con un comunicato stampa.

Hanno partecipato all'incontro – informa una nota dell'Ufficio stampa della Giunta – Domenico Laganà e Salvatore Larocca della FILT-CGIL, Giuseppe Larizza e Annibale Fiorenza della FIT-CISL. La riunione è stata utile per un aggiornamento sull'iter attuativo di questioni come il bacino di carenaggio, i corsi di formazione dei lavoratori e la Zes, sui quali l'assessore Russo ha fornito le informazioni richieste, con dettagliate indicazioni. Relativamente al bacino di carenaggio, l'Assessore ha parlato della necessità di rimodulare il progetto e delle risorse allocate per la sua realizzazione, in funzione della normativa europea sugli aiuti di Stato.

Per ciò che concerne i corsi di formazione dei lavoratori, sono state illustrate le problematiche inerenti i vincoli posti dall'Accordo di Programma esistente e sono state formulate dall'Assessore Russo alcune indicazioni per la formazione nel nuovo contesto determinatosi con l'obiettivo di sviluppare politiche attive. Infine, sono state affrontate le problematiche relative allo stato di attuazione della Zes, formalizzata dal governo con DM 91/2017, anche a partire dal Disegno di Legge proposto dalla Regione nel Settembre 2015.

L'incontro è stato anche un'occasione per affrontare problemi di carattere più generale oggetto del confronto in atto tra la Giunta regionale ed i sindacati, in merito al sistema portuale della Calabria, considerando il ruolo del Governo per i porti meridionali come Gioia Tauro. I partecipanti hanno condiviso la necessità di pervenire ad una rapida conclusione delle problematiche riguardanti il sistema Gioia Tauro.

La Sicilia

«Le navi cinesi in Sicilia? Prima abbassare i fondali»

Monti: «A Hong Kong proposta credibile basata sulle Zes e sulle infrastrutture»

michele guccionePalermo. Palermo. «Attrarre le grandi navi cinesi in Sicilia?

Nei nostri porti, tranne Augusta, non c'è sufficiente pescaggio. Inoltre, quello isolano è un mercato così limitato da non giustificare la costruzione di un grande porto industriale di transshipment tra Gioia Tauro e Cagliari. La Sicilia è un gateway: a tot abitanti corrispondono tot container in arrivo, a tot produzione corrispondono tot container in partenza. Rispetto a Genova e Trieste, porte di accesso al mercato europeo, la Sicilia ha bisogno di infrastrutture tarate sulle esigenze del proprio mercato. Dovremo spiegare agli armatori cinesi come sbarcare le merci fra Catania e Augusta e come funzionerà l'intermodalità in Sicilia occidentale, incluse le potenzialità di Messina».

A parlare è Pasqualino Monti, il manager che ha fatto di Civitavecchia il primo hub crocieristico del Mediterraneo e che il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale sperando che possa ripetere il "miracolo". Con Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, e Antonino De

Simone, commissario dell'Autorità portuale di Messina, Monti sta preparando una proposta per gli investitori cinesi che presenteranno il prossimo 22 novembre ad Hong Kong.

Proposta che dovrà essere «basata su un progetto industriale credibile - sottolinea Monti - e che indichi quali attività produttive si possono insediare e dove e con quale prospettiva industriale». Monti, reduce lunedì scorso da un incontro al ministero con Annunziata e Di Stefano, aggiunge: «Ci stiamo confrontando fra di noi, soprattutto sulle Zes indicate nelle aree di Palermo e Augusta. Non sono delimitate né c'è un vincolo di contiguità.

Bisogna capire come fare ad estenderle per interagire fra noi, per creare sinergie con cui agganciare gli investimenti esteri e con quale fiscalità di vantaggio per fare arrivare qui produzioni nuove che sostengano la nascita di un hub di sistema regionale. Lo faremo - chiarisce il manager - con la Regione. Attendiamo il nuovo governo.

Ma i tempi sono stretti e noi intanto abbiamo avviato il lavoro».

Il perno sono le Zes. Poi ci sono le infrastrutture. Monti in venti giorni ha sbloccato tutto ciò che era fermo da decenni e ha predisposto un piano inviato al ministero e a Bruxelles.

«Il primo problema dei nostri porti è quello dei fondali, pescano 9 metri quando ne servono almeno 11.

-segue

La prima cosa che faremo, e che diremo a Hong Kong, sono i dragaggi: presto a Palermo e Trapani, a Termini e a Porto Empedocle potranno entrare navi più grandi. I lavori a Palermo e Trapani erano già progettati per importi rispettivamente di 40 e 25 mln, sono in fase di approvazione a Roma e poi a Bruxelles. Stiamo spingendo i progetti per Termini e Porto Empedocle, per 37 e 25 mln».

Ci sono poi i piani per le aree operative: «Stanno partendo i lavori a Termini - dice Monti - per i moli sovraflutto e sottoflutto. Per Trapani e Porto Empedocle stiamo progettando i lavori per le stazioni marittime e i moli.

A Palermo con un concorso internazionale di idee avremo entro un mese il progetto per un serio porto passeggeri, con il molo sovraflutto e due terminal sui moli Piave e Sammuzzo».

Interessa la Cina anche il Cantiere navale: «Abbiamo sbloccato con 79 mln i lavori al bacino di carenaggio in muratura da 150mila tonnellate, fermi da 40 anni, realizzeremo con 25 mln il molo per Fincantieri affinché sia favorito l'ingresso di più navi e cerchiamo con la Regione di sbloccare il bacino galleggiante da 100mila tonnellate finanziato 20 anni fa».

MICHELE GUCCIONE

Catania e Augusta. andrea annunziata

«Zes e nuove strutture per essere competitivi nel Mediterraneo»

«Urgente il raccordo ferroviario tra il porto di Augusta e la Sr-Ct»

Tony ZermoCatania. Ha lavorato in silenzio per sei mesi, ha ricostruito una struttura dirigenziale, ha disegnato la cornice delle opere da realizzare e ora finalmente spiega per la prima volta al nostro giornale il suo programma. Stiamo parlando di Andrea Annunziata, presidente dell' Autorità portuale di Catania e Augusta del sistema del mare Jonio.

Augusta ha un bel futuro, ma si deve ancora attrezzare per diventare competitivo.

«Abbiamo in corso un programma concreto di infrastrutture e di incentivi per le Zone di espansione Zes - vantaggi fiscali e burocratici nel senso di snellimento delle procedure - in modo da intercettare le navi che escono da Suez. L' obiettivo è di rendere competitivi i nostri porti non solo nei confronti di Malta, ma di tutti i porti del Mediterraneo. Le infrastrutture sono importantissime a cominciare ad esempio dal raccordo ferroviario tra il porto di Augusta e la Siracusa-Catania.

Quello che ho imparato in tanti anni nel settore della logistica è che è il mercato che decide dove andare. Il "core business" di Catania è il turismo, crociere eccetera, e vedrà che le crociere torneranno alla grande mentre contestualmente il porto si aprirà alla città in modo ordinato.

Altri investitori avranno più convenienza a puntare su Augusta perché se i container scaricano semilavorati le industrie catanesi troveranno grandi opportunità di lavoro».

Ma poi i prodotti come potranno arrivare sui mercati se abbiamo ancora una rete ferroviaria che cade a pezzi?

«So che stanno rafforzando il sistema ferroviario, ma le merci debbo prendere la via del mare, i treni servono per i viaggiatori. Lo sa che in dieci anni circa un milione di Tir si sono imbarcati anche da Catania togliendosi dalle strade e apportando un grande vantaggio anche sul piano ambientale? E' una cosa che non viene sottolineata abbastanza».

Lei accennava alle navi che escono dal Canale di Suez. Quali concrete possibilità abbiamo di

-segue

intercettarle?

«Migliorando le infrastrutture. Da decenni diciamo che la Sicilia è la piattaforma del Mediterraneo, però alla fine non siamo competitivi. E allora intanto rafforziamo l'impresa e poi parallelamente lavoriamo sui mercati di tutto il mondo per dire cosa stiamo facendo in Sicilia. In questo modo cominciamo a diventare credibili e così gli armatori possono pensare di venire da noi. Tra nuove strutture e gli Zes diventiamo competitivi al massimo. E la cosa più importante è che fare transshipment (cioè trasbordare le merci su altre navi più piccole, ndr) dà un lavoro in più, ma non più di tanto, quindi l'obiettivo è quello di poter aprire una parte dei container mettendo un moto l'industria manifatturiera catanese. Quindi prima pensiamo alle infrastrutture, risolvendo ad esempio il problema della diga foranea di Augusta».

Che criticità presenta?«Deve essere rafforzata in tanti punti. E' un problema che riguarda anche la marina militare. Pensiamo a questo problema e ai grandi piazzali di 500 mila metri quadrati che possono servire non solo per i container, ma per tutti i tipi di merci.

Pensiamo al settore ortofrutticolo, e quindi alla catena del freddo che può avere un'importanza decisiva per un ulteriore sviluppo dell'agricoltura. Non dobbiamo poi dimenticare il settore petrolchimico che usando le misure europee può arrivare a un processo di riqualificazione. Il petrolchimico non sarà più lo stesso nei prossimi anni e quindi ci saranno fonti alternative su cui stiamo lavorando sia a Catania che ad Augusta. C'è il Gnl, il gas liquido, che è più sicuro e rappresenta ormai una grossa alternativa perché su 500 navi in costruzione in questo momento, un terzo avrà il Gnl. Per cui se non rafforziamo questo settore rischiamo di perdere una parte del traffico».

Capo d' Orlando, Sant' Agata Militello, Santo Stefano di Camastra e Cefalù

Sinergie e un' unica società di gestione per quattro porti

Rosario Raffaele **SANTO STEFANO DI CAMASTRA** Si accorciano sempre più i tempi per l' inizio dei lavori programmati per la realizzazione del porto turistico del paese della ceramica. La firma il 18 scorso del tanto atteso decreto di finanziamento, come dichiara il sindaco Francesco Re, «è il naturale epilogo di un grande lavoro di squadra che l' amministrazione comunale stefanese , unitamente a quelle della valle dell' Halaesa, al Governo regionale, al Parco dei Nebrodi, al Governo nazionale e all' imprenditoria locale, ha saputo realizzare, lavorando senza tregua perché la speranza diventasse realtà, il sogno opportunità di lavoro e di sviluppo per tutto il territorio. Non ci fermiamo qui. La pubblicazione del decreto - continua - non è il traguardo di un grande progetto di sviluppo, ma semmai segna un punto di ripartenza dal quale, già da domani, dobbiamo saper creare sinergie, filiere produttive ed attrattive, sistemi di valorizzazione delle tante eccellenze di cui dispone questo straordinario territorio al confine tra due parchi, Nebrodi e Madonie, con lo sfondo antistante delle Isole Eolie. Ora è maturo il tempo per lavorare ad un grande progetto di cooperazione che metta insieme, sotto un' unica governance i porti di Capo d' Orlando, Sant' Agata di Militello, Santo Stefano di Camastra e Cefalù, un network di portualità turistica per il bacino del Mediterraneo, un progetto che guardi allo sviluppo della risorsa del mare ma che abbia al contempo l' obiettivo fondamentale di valorizzare anche e soprattutto il nostro impareggiabile entroterra. Un consorzio di gestione tra le 4 realtà portuali , in grado di ottimizzare i servizi offerti, e di intercettare i grandi flussi turistici».

Il finanziamento riguarda l' importo complessivo di competenza della Regione Siciliana pari ad 24.500.000 euro di cui 4.900.000 per l' anno in corso, 10.000.000 per l' anno 2018 e 6.000.000 per l' anno 2019, mentre i rimanenti 3.600.000 vengono rinviati all' anno 2020, Il porto, progettato per ospitare 750 imbarcazioni di varie dimensioni, porta la firma dell' arch. Francesco La Monica e dell' ing. Giuseppe Mallandrinò. I lavori saranno eseguiti dall' Impresa Teodoro Bruno S.p.a. di Sant' Agata di Militello, aggiudicataria dell' appalto.

La complessa opera, per la quale si prevede un costo di 63.500.000 euro che potrà raggiungere i

-segue

100.000.000 in considerazione delle infrastrutture connesse, da quando è stato firmato il protocollo d'intesa con il presidente della Fondazione Fiumara d'Arte Antonio Presti, è ormai nota come "Il Porto della Bellezza".

Sarà infatti il valore artistico a renderla unica al mondo tale da costituire un polo di attrazione turistica a beneficio di tutto il territorio.

Informazioni Marittime

Anversa in salute: nel terzo trimestre traffico merci più 4,5%

- Nel trimestre luglio-settembre del 2017 il traffico delle merci movimentato dal porto di Anversa è aumentato del 4,5% con 55,8 milioni di tonnellate rispetto ai 53,3 milioni di tonnellate del terzo trimestre 2016.

Tra le merci varie, è cresciuto il traffico di merci containerizzate del 6%, con una movimentazione di contenitori pari a oltre 2,6 milioni di teu (+5,8%), e quello di rotabili che si è attestato a quasi 1,2 milioni di tonnellate (+13,1%), mentre è diminuito del 2,4% il traffico di merci sfuse. In calo anche le rinfuse solide (-3,9%), mentre le rinfuse liquide sono cresciute del 4,1%.

Nei primi nove mesi del 2017, [rende noto](#) l'Authority del porto belga, il traffico complessivo è stato di 167,1 milioni di tonnellate, con un aumento del 3,3% rispetto ai 161,7 milioni di tonnellate nel corrispondente periodo del 2016.