



INDICE



Primo Piano:

- **Asoporti - Nomina Presidente** (Il Sole 24 Ore, L'Avvisatore Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Adriafer punta di diamante per rilancio del porto..."

(Informazioni Marittime, Corriere Marittimo, Il Piccolo)

"...In Italia il Nord Est è un'isola felice..." (L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

"...Il porto di Venezia presenta due nuovi servizi..."

(The Medi Telegraph, Ferpress, Informazioni Marittime)

Genova:

"...L'utilizzo della Culmv nel 2016..." (Il Secolo XIX)

"...Il Ministro Delrio: nodo, diga e gronda così il porto di Genova si rilancia in Europa..." (La Repubblica, La Repubblica Genova)

"...L'Adriatico è avanti ma il Terzo Valico rilancerà Genova..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Camalli: il lavoro arriva dai terminal Psa-Vte, San Giorgio e Messina..."

(Il Secolo XIX)

"...Operatori in E-Port a fianco di Hp..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Il 9 maggio riunione al MIT su lavoro portuale..." (Il Nautilus)

Livorno:

"...Affidamento della gara per i bacini entro 2 anni..." (L'Avvisatore Marittimo)

Napoli:

"...Accordo tra il porto di Napoli e Rfi sugli interporti..." (L'Avvisatore Marittimo)

Salerno:

"...Ocean Alliance a Salerno, domani la presentazione..." (Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Invasione di turisti a Cagliari..." (Ansa)

Messina:

"...Aree portuali, "comanda" l'Ars..." (Gazzetta del Sud)

"...Il porto di Messina, tra leggenda e turismo..." (TempoStretto)

"...Il porto necessita di un intervento di dragaggio..." (Giornale di Sicilia)



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



"...La lotta ai tir e l'Autorità Portuale nel mirino del Comitato..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...A Catania stand su territori accolgono turisti..." (Ansa, ViviEnna)

Palermo:

"...La stazione marittima, un'altra vergogna..." (Giornale di Sicilia)

"...Crociere, il 15 maggio primo arrivo..." (La Gazzetta di Taranto)

Notizie di altri porti stranieri

Strategie. Progetto del neopresidente D'Agostino per gli scali marittimi

Faro Assoportti su Ue e lavoro

Raoul de Forcade

ssa Un nuovo ruolo, più operativo, per Assoportti, che si concentrerà sui rapporti internazionali e su temi di punta per i porti, come quello del lavoro sulle banchine.

Zeno D'Agostino, alla guida della alla guida dell'Autorità di sistema portuale dell' Adriatico orientale (Trieste e Monfalcone), è stato eletto da pochi giorni presidente di Assoportti ma ha già un'idea precisa del futuro dell'associazione, che si ritrova completamente rinnovata dopo la riforma della governance portuale che ha ridotto le precedenti 24 Autorità portuali a 15 Adsp. All'interno della nuova Assoportti, il cui

statuto dovrebbe essere rinnovato entro giugno, i vicepresidenti avranno deleghe operative.

«Sotto la mia presidenza - afferma D'Agostino - il segretario generale (incarico oggi ricoperto pro tempore da Franco Mariani, ndr) deve essere una figura più presente a Roma del sottoscritto. E dovrà essere affiancato da una squadra di vicepresidenti legati a specifiche deleghe e funzioni. Tra gli attuali nuovi presidenti delle Adsp ci sono grandi risorse dal punto di vista delle competenze che possono essere validi vicepresidenti dell'associazione». E fra le deleghe, spiega D'Agostino, una di particolare rilievo riguarda

«i rapporti internazionali dell'associazione, che vanno ricostruiti. Dobbiamo pensare che oggi si conta per quello che si riesce a dire in ambito non solo nazionale. Ad esempio in quelli comunitari di Espo (*European sea ports organization*, ndr). All'interno di Espo con **Giovanni Calanti** (già alla guida dei porti di Genova e Livorno, ndr), che lo ha presieduto, eravamo al primo posto; poi però, la cosa è stata lasciata lì. Invece Assoportti deve avere un ruolo importante non solo a livello romano. E i tavoli che contano che sono quelli delle associazioni dove si fa anche lobby a livello europeo. Del resto il Governo ha una visione di relazioni internazionali che vuo-

le portare avanti e Assoportti deve essere attiva su questo».

Altro tema di rilievo il lavoro portuale: «Non sono dubbi - prosegue - che sul lavoro i porti, insieme ai sindacati, debbano formulare una loro proposta. La prossima convocazione del ministero a maggio sarà dedicata a al lavoro». Non a caso l'associazione sta facendo il censimento di chi lavora sulle banchine. Infine D'Agostino punta sull'aspetto «della ricerca e della cultura. Ci deve essere un ambiente in cui si sviluppano determinate conoscenze in modo che ci sia un quadro di analisi di sistema e di monitoraggio dei fenomeni di evoluzione del settore».

di PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

MONTI LASCIA LA GUIDA DELL'ASSOCIAZIONE. MARIANI NOMINATO SEGRETARIO GENERALE

D'Agostino nuovo presidente di Assoporti

Il numero uno dell'Authority di Trieste: «Ci sono temi importanti da affrontare»

ROMA. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, è stato eletto presidente di Assoporti. D'Agostino resterà in carica due anni. «Ridefinire il ruolo di Assoporti alla luce della riforma dei porti ma fondamentale e centrale è anche la rappresentanza dei porti italiani a Bruxelles e alla Associazione europea dei porti, che non è stata seguita in maniera adeguata». Sono queste le prime attività che si propone di avviare Zeno D'Agostino, neo presidente di Assoporti, commentando il suo nuovo incarico subito dopo essere stato eletto, peraltro primo presidente dell'Autorità di Trieste in questo ruolo.

«Siamo già d'accordo che occorre mettere mano per adeguare il ruolo di Assoporti - ha ribadito D'Agostino - Poi,



Zeno D'Agostino, nuovo presidente di Assoporti

il tema principale è il tavolo istituzionale dei presidenti con il ministro, che garantisce un rapporto diretto con il titolare del dicastero». D'Agostino ha precisato che ci sono «temi importanti da affrontare ma che non ci sono urgenze». Occorre piuttosto raggiungere una «con-

divisione tra le varie autorità di sistema nella cultura e nella ricerca. Questo si realizza attraverso un ambiente dove poter discutere. D'Agostino ha espresso «soddisfazione» per l'incarico segnalando che «viene premiato il lavoro di tutto il porto, il riconoscimento alla persona è

per quello che a Trieste è stato fatto in questi anni, diventando punto di riferimento nazionale. È una gioia personale, è stato riconosciuto il lavoro di tutti», ha concluso. Al fianco di D'Agostino, come segretario generale, è stato nominato il genovese Franco Mariani, per anni alla guida dell'Autorità portuale del Levante. «Si tratta di una decisione temporanea - sottolinea il numero uno dell'Authority di Trieste - anche se ci sono buone possibilità che nei prossimi mesi Mariani venga confermato».

Chi invece esce dall'associazione è Pasqualino Monti, che dalla scorsa estate ha guidato Assoporti pur senza essere alla guida di uno scalo italiano. Dopo avere lasciato Civitavecchia potrebbe adesso approdare a Palermo.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Trieste, Adriafer punta di diamante per rilancio del porto



Adriafer è la punta di diamante per lo sviluppo della vocazione ferroviaria del porto di Trieste. Ne è convinto Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority giuliana e neo eletto presidente di Assoporti, intervenuto a conclusione dell'assemblea della società posseduta al 100% dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale, svoltasi nei giorni scorsi alla Torre del Lloyd. Adriafer, titolare della manovra ferroviaria nell'ambito portuale, e operatore di manovra per i treni da Villa Opicina all'Interporto di Trieste e viceversa, sta vivendo un momento di grande crescita, come testimoniano i numeri del traffico ferroviario che sommano un totale di 7.401 treni manovrati nel 2016.

Tra gli argomenti all'ordine del giorno, l'Assemblea ha discusso ed approvato il bilancio 2016, che si è chiuso con un conto economico positivo di 14.000 Euro. I ricavi lo scorso anno sono ammontati a 5.365.000 Euro, mentre nel 2015 erano stati pari a 2.812.000 (+91%). Il dato dei ricavi va in parallelo all'incremento delle attività della società come gestore unico della manovra ferroviaria in Porto, a Trieste Campo Marzio nei raccordi del Porto Industriale e all'Interporto di Trieste. I dati del 2016 sono particolarmente importanti, perché ottenuti pur avendo ridotto del 20% i prezzi dei treni manovrati con tirata unica. Soddisfatto dei risultati Giuseppe Casini, Amministratore Unico della società, che ha commentato: "Il risultato di bilancio positivo è particolarmente significativo per Adriafer, che ha la missione di gestire i servizi ferroviari con criteri di economicità, efficienza e neutralità, riducendo il più possibile i prezzi, ma garantendo ugualmente un bilancio positivo".

I valori sintetizzati nel bilancio 2016 richiedono almeno un paio di focus ulteriori. Il primo elemento da sottolineare ha a che fare con la capacità della società di generare crescita economica e, in pari tempo, posti di lavoro. Sono infatti quasi raddoppiati gli addetti: oggi Adriafer è operativa con 81 agent, mentre nel 2015 erano 42, obiettivi maturati anche grazie a un positivo rapporto con le Organizzazioni sindacali.

- segue

In secondo luogo, va richiamato un elemento che punta direttamente alla possibilità di creare ulteriore sviluppo futuro, con forti investimenti in mezzi e tecnologie. Un piano che tende a ribadire il primato di Trieste non solo in termini di traffico ferroviario, ma soprattutto per efficienza, attenzione alla sicurezza e capacità di innovazione del sistema. Parliamo del noleggio di nuovi locomotori di adeguata potenza e della revisione del parco mezzi a disposizione, che saranno migliorati nelle prestazioni e su cui verranno installati i più avanzati dispositivi di sicurezza, in funzione dell'iscrizione al RIN (Registro Immatricolazione Nazionale, tenuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria). Proprio in questi giorni è stato consegnato il primo dei quattro locomotori che Adriafer farà revisionare entro i primi mesi del 2018. Il valore dei 7 locomotori posseduti va aggiunto al patrimonio netto della società, che consiste in 1 milione di euro.

Da sottolineare che Adriafer ha iniziato il percorso per la certificazione come Impresa Ferroviaria presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulle tratte interessanti il Sistema Portuale (Trieste Campo Marzio – Villa Opicina; Trieste Campo Marzio – Servola - Aquilinia; Trieste Campo Marzio – Monfalcone – Cervignano; Villa Opicina – Monfalcone – Cervignano). L'importante iter di certificazione dovrebbe concludersi entro luglio, permettendo alla società di cominciare a operare sulle linee come Impresa Ferroviaria con i primi treni a trazione diesel e, successivamente, noleggiare locomotori elettrici di adeguata potenza, con cui poter lavorare da gennaio 2018.

Trieste, Adriafer si prepara ad operare come impresa ferroviaria

TRIESTE- *“Se lo sviluppo e il recupero della vocazione ferroviaria del porto sta dando questi risultati, lo dobbiamo anche all’ottimo lavoro che sta facendo **Adriafer**, nostra punta di diamante”.* Questo il commento di **Zeno D’Agostino**, presidente dell’Authority giuliana e neo eletto presidente di Assoporti, a conclusione dell’assemblea della **società posseduta al 100% dall’AdSP del Mare Adriatico Orientale**, svoltasi nei giorni scorsi alla Torre del Lloyd. **Adriafer, titolare della manovra ferroviaria nell’ambito portuale, e operatore di manovra per i treni da Villa Opicina all’Interporto di Trieste** e viceversa, sta vivendo un momento di grande crescita, come testimoniano i numeri del traffico ferroviario che sommano un totale di 7.401 treni manovrati nel 2016.

L’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale rende noto: Tra gli argomenti all’ordine del giorno, l’Assemblea ha discusso ed approvato il bilancio 2016, che si è chiuso con un conto economico positivo di 14.000 Euro. I ricavi lo scorso anno sono ammontati a 5.365.000 Euro, mentre nel 2015 erano stati pari a 2.812.000 (+91%). Il dato dei ricavi va in parallelo all’incremento delle attività della società come gestore unico della manovra ferroviaria in Porto, a Trieste Campo Marzio nei raccordi del Porto Industriale e all’Interporto di Trieste. I dati del 2016 sono particolarmente importanti, perché ottenuti pur avendo ridotto del 20% i prezzi dei treni manovrati con tirata unica. Soddisfatto dei risultati **Giuseppe Casini, Amministratore unico di Adriafer**, che ha commentato: *“Il risultato di bilancio positivo è particolarmente significativo per Adriafer, che ha la missione di gestire i servizi ferroviari con criteri di economicità, efficienza e neutralità, riducendo il più possibile i prezzi, ma garantendo ugualmente un bilancio positivo”.* I valori sintetizzati nel bilancio 2016 richiedono almeno un paio di focus ulteriori.

- segue

Il primo elemento da sottolineare ha a che fare con la capacità della società di generare crescita economica e, in pari tempo, posti di lavoro. Sono infatti quasi raddoppiati gli addetti: oggi Adriafer è operativa con 81 agent, mentre nel 2015 erano 42, obiettivi maturati anche grazie a un positivo rapporto con le Organizzazioni sindacali.

In secondo luogo, va richiamato un elemento che punta direttamente alla possibilità di creare ulteriore sviluppo futuro, con forti investimenti in mezzi e tecnologie. Un piano che tende a ribadire il primato di Trieste non solo in termini di traffico ferroviario, ma soprattutto per efficienza, attenzione alla sicurezza e capacità di innovazione del sistema. Parliamo del noleggio di nuovi locomotori di adeguata potenza e della revisione del parco mezzi a disposizione, che saranno migliorati nelle prestazioni e su cui verranno installati i più avanzati dispositivi di sicurezza, in funzione dell'iscrizione al RIN (Registro Immatricolazione Nazionale, tenuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria). Proprio in questi giorni è stato consegnato il primo dei quattro locomotori che Adriafer farà revisionare entro i primi mesi del 2018. Il valore dei 7 locomotori posseduti va aggiunto al patrimonio netto della società, che consiste in 1 milione di euro.

Da sottolineare che Adriafer ha iniziato il percorso per la certificazione come Impresa Ferroviaria presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulle tratte interessanti il Sistema Portuale (Trieste Campo Marzio – Villa Opicina; Trieste Campo Marzio – Servola - Aquilinia; Trieste Campo Marzio – Monfalcone – Cervignano; Villa Opicina – Monfalcone – Cervignano). **L'importante iter di certificazione dovrebbe concludersi entro luglio, permettendo alla società di cominciare a operare sulle linee come Impresa Ferroviaria con i primi treni a trazione diesel e, successivamente, noleggiare locomotori elettrici di adeguata potenza, con cui poter lavorare da gennaio 2018.**

Adriafer chiude in attivo il bilancio 2016

La società ferroviaria del porto ha registrato un utile di 14 mila euro e ha quasi raddoppiato i ricavi

«Se lo sviluppo e il recupero della vocazione ferroviaria del porto sta dando questi risultati, lo dobbiamo anche all'ottimo lavoro che sta facendo Adriafer, nostra punta di diamante». Questo il commento di Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale e neo eletto presidente di Assoporti, - riportato in una nota - a conclusione dell'assemblea della società posseduta al 100% dall'Autorità portuale (Ap), svoltasi nei giorni scorsi alla Torre del Lloyd.

Adriafer è titolare della manovra ferroviaria nell'ambito portuale e operatore di manovra per i treni da Villa Opicina all'Interporto di Trieste e viceversa. Secondo l'Ap, sta vivendo un momento di grande crescita: i numeri del traffico fer-

roviario sommano un totale di 7.401 treni manovrati nel 2016. Tra gli argomenti all'ordine del giorno, l'assemblea ha discusso ed approvato il bilancio 2016, che si è chiuso con un conto economico positivo di 14 mila. I ricavi sono ammontati a 5.365.000 euro, mentre nel 2015 erano stati pari a 2.812.000 (+91%). Il dato dei ricavi va in parallelo all'incremento delle attività della società come gestore unico della manovra ferroviaria in Porto, a Trieste Campo Marzio nei raccordi del Porto Industriale e all'Interporto di Trieste. I dati del 2016 - recita il comunicato - sono particolarmente importanti, perché ottenuti pur avendo ridotto del 20% i prezzi dei treni manovrati con tirata unica. Soddisfatto

dei risultati Giuseppe Casini, amministratore unico della società.

I valori sintetizzati nel bilancio 2016 richiedono almeno un paio di sottolineature ulteriori. Il primo elemento da evidenziare ha a che fare con la capacità della società di generare crescita economica e, in pari tempo, posti di lavoro. Sono infatti quasi raddoppiati gli addetti: oggi Adriafer è operativa con 81 agenti, mentre nel 2015 erano 42, obiettivi maturati anche grazie a un positivo rapporto con le organizzazioni sindacali. In secondo luogo, si sottolineano gli investimenti in mezzi e tecnologie. Un piano che tende a ribadire - scrive la nota - il primato di Trieste non solo in termini di traffico ferroviario, «ma soprattutto

per efficienza, attenzione alla sicurezza e capacità di innovazione del sistema»: il noleggio di nuovi locomotori. Proprio in questi giorni è stato consegnato il primo dei quattro mezzi che Adriafer farà revisionare entro i primi mesi del 2018. Il valore dei 7 locomotori posseduti va aggiunto al patrimonio netto della società, che consiste in 1 milione di euro.

Da sottolineare che Adriafer ha iniziato il percorso per la certificazione come impresa ferroviaria sulle tratte Trieste Campo Marzio - Villa Opicina, Trieste Campo Marzio - Servola - Aquilina, Trieste Campo Marzio - Monfalcone - Cervignano, Villa Opicina - Monfalcone - Cervignano. L'iter dovrebbe concludersi entro luglio.



Zeno D'Agostino

PARLA IL PRESIDENTE DEL PORTO DI TRIESTE

«In Italia il Nord Est è un'isola felice»

D'Agostino: «I traffici crescono grazie alla ferrovia. Le nostre infrastrutture sono già all'altezza»

TRIESTE. «Il porto di Trieste è un'isola felice, i traffici crescono e le infrastrutture per la circolazione delle merci non mancano». Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano, non nasconde una certa soddisfazione per come stanno andando le cose nei primi mesi di quest'anno, specialmente dal punto di vista dello sviluppo intermodale dell'intero sistema logistico che ha portato le banchine triestine, già nel 2016, a toccare numeri mai raggiunti prima. «Merito della nostra capacità ferroviaria - continua D'Agostino - e della possibilità che abbiamo di realizzare non solo convogli che trasportano contenitori ma anche semi-rimorchi». «Negli anni '60, specialmente, sono state costruite quelle opere che oggi permettono al nostro porto di non avere quelle difficoltà che invece si registrano quotidianamente in molti altri scali italiani», spiega il presidente del porto giuliano. A conferma del buon momento che sta vivendo lo scalo,

continua la performance positiva del traffico ferroviario nello scalo giuliano: più di 2000 i treni movimentati tra gennaio e marzo 2017, con un aumento del 20,06%. «Segno che Trieste - ha commentato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino - ha la ferrovia nel Dna e qui sta la sua forza. Dal 2015 ad oggi abbiamo fatto grandi progressi in questo settore grazie all'ottimizzazione della manovra ferroviaria, all'investimento sui locomotori, sul personale e sull'infrastruttura esistente che ha ancora ottimi margini di crescita. Tutto ciò ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa». Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, se da un lato nei primi 3 mesi del 2017 vi è stata una leggera flessione pari al -2,10% sui volumi totali con 14.489.433 tonnellate (dato collegato alle rinfuse liquide, e dovuto ad alcune operazioni programmate di ma-

nutenzione ordinaria al Terminal marino della Siot), numeri molto positivi si registrano invece nelle principali categorie merceologiche, 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 segnano un -34,14%. Passando al dettaglio del singolo mese di marzo 2017 e confrontandolo con lo stesso mese del 2016 è di nuovo il container a registrare la migliore performance. Nel solo mese di marzo si registra una movimentazione di 55.257 teu con una variazione positiva di circa il 20%, che si aggiunge al +6% di febbraio ed al +22% di gennaio, ma escludendo la flessione delle rinfuse solide (-27,08%) si evi-

denziano incrementi del +10,57% per le merci varie e del +3,89% per il comparto ro-ro. «Il container nel 2017 sta dando grandi soddisfazioni al porto di Trieste, trainato dall'incremento dei nuovi servizi marittimi intercontinentali e dai nuovi servizi intermodali internazionali con Est Europa, Germania ed Austria: si è entrati in un circolo virtuoso che comincia a dare i suoi ottimi frutti», conclude D'Agostino. «I dati delle principali categorie merceologiche sono tutti molto positivi e ci aspettiamo ulteriori aumenti dei traffici nei prossimi mesi viste le dinamiche che si sono attivate tra i nostri terminalisti e le principali compagnie marittime nell'ultimo periodo». I numeri di Trieste, secondo le previsioni che riguardano i prossimi mesi, sono destinati a crescere ancora, soprattutto per quanto riguarda il traffico ferroviario. Per l'Authority infatti aumenteranno ancora i treni carichi di merce in uscita dalla sca-



Il presidente Zeno D'Agostino

Unico dato negativo per lo scalo giuliano sono le rinfuse solide che nei primi mesi dell'anno segnano una flessione del 34%



Il porto di Trieste

Nel solo mese di marzo registrata una movimentazione di 55.257 teu con una variazione positiva di circa il 20% rispetto al 2016

Anversa, il porto di Venezia presenta due nuovi servizi

Anversa - Ritorna la linea diretta con il Far East operata dalla Ocean Alliance e Neptune Lines apre un nuovo servizio dedicato agli autoveicoli dal terminal di Fusina.



Anversa - Anche quest'anno il porto di Venezia sbarca ad Anversa alla fiera internazionale Break Bulk Europe. «Ci presentiamo ad Anversa forti di una crescita consistente (+15%) nel comparto e una vasta serie di imbarchi di break bulk e colli eccezionali messi a segno negli ultimi mesi. Imbarchi così rilevanti da ricordare i fasti del 1200 quando i veneziani trasportarono via mare su delle galee le colonne di S.Marco e San Todaro e la quadriga della Basilica di S.Marco», ha ricordato il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino presente ad Anversa. Un rimando al passato che si ritrova anche nel logo, nelle grafiche e nei materiali con cui l'Autorità di sistema si presenta in fiera. Peter Menzel, direttore commerciale di Neptune Lines, ha annunciato che la linea, dopo aver chiuso un progetto con Ford Germania, **inizierà il suo rapporto con Venezia aggiungendo lo scalo al Venicè Ro-Port Mos terminal al suo servizio settimanale "Adriarico"**.

Il secondo servizio è un "grande ritorno": a maggio 2017 torna infatti il servizio diretto col Far East operato dalla Ocean Alliance, sospeso nei mesi invernali per un calo strutturale della domanda e oggi ripristinato confermando Venezia e l'Adriatico quale terminale marittimo della Via della Seta del XXI° secolo. Il servizio diretto della Ocean Alliance (comporta dalle compagnie China Cosco Shipping, Evergreen Line, Cma Cgm, e Oocl) inizierà con la nave Mn Apl Oregon in arrivo il 10 maggio presso il terminal Vecon di Venezia e, come confermato dalle compagnie, il servizio consentirà di sviluppare in particolare il traffico Break Bulk (trasformatori, serbatoi, yacht, ecc) con l'obiettivo di movimentare circa 2000-2500 tu a nave tra import ed export. Le 10 navi utilizzate per il servizio sono da 6500-6800 teu.

Porto di Venezia: al Break Bulk Europe di Anversa presentati 2 nuovi servizi marittimi

(FERPRESS) – Venezia, 26 APR – Anche quest'anno il Porto di Venezia è protagonista ad Anversa alla fiera internazionale Break Bulk Europe, che riunisce i più importanti player del settore.

Massiccia la presenza degli operatori a fianco dell'Autorità di Sistema Portuale: per i terminal, Multiservice di Venezia e Sorima di Chioggia; per gli Agenti e Raccomandatori, Radonicich, Mirco Santi, Tositti, Bassani, Columbia, Minucci; per gli spedizionieri, Baggio spa Stemarshipping, Broccardo e CTS Trasporti.

“Ci presentiamo ad Anversa forti di una crescita consistente (+15%) nel comparto e una vasta serie di imbarchi di break bulk e colli eccezionali messi a segno negli ultimi mesi. Imbarchi così rilevanti da ricordare i fasti del 1200 quando i veneziani trasportarono via mare su delle galee le colonne di S.Marco e San Todaro e la quadriga della Basilica di S.Marco”, ha ricordato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino presente ad Anversa. Un rimando al passato che si ritrova anche nel logo, nelle grafiche e nei materiali con cui l'Autorità di sistema si presenta in fiera.

Tra i colli eccezionali trasportati nel 2016/17 vanno infatti ricordati il gigantesco boiler partito per gli Emirati Arabi (così grande da richiedere la nave più larga mai arrivata alle banchine veneziane) 4 reattori dal peso complessivo di 3.600 tonnellate diretti in Malesia due dei quali prodotti a Mantova e arrivati a Venezia via fiume, una lunghissima colonna “gas absorber” (30 metri) destinata a Port Said, movimentata in tempi record. A questi vanno aggiunti i recenti trasporti eccezionali in export di yacht e maxi yacht che hanno richiesto particolare attenzione ed expertise specializzate visto il loro pregio.

L'appuntamento di Anversa è stato scelto per l'annuncio ufficiale dell'attivazione da maggio 2017 di due nuovi servizi marittimi, entrambi di rilevante importanza per lo sviluppo del porto del Veneto.

Il primo, segna l'apertura di un nuovo comparto di traffico, quello degli autoveicoli. A darne l'annuncio, Peter Menzel, Direttore commerciale di Neptune Lines, compagnia leader nella logistica degli autoveicoli, il cui core business si concentra su Mediterraneo e Mar Nero, servendo oltre 20 mercati e 30 porti chiave in quest'area.

Dopo aver chiuso un progetto con Ford Germania, Neptune Lines inizierà il suo rapporto con Venezia aggiungendo lo scalo al Venice Ro-Port Mos terminal al suo servizio settimanale “Adriatico”. Peter Mentzel ha dichiarato “Siamo entusiasti di iniziare a lavorare con il porto di Venezia potendo contare su un terminal specializzato e dedicato come quello Ro-Ro di Fusina e siamo convinti che sarà un successo anche grazie alla collaborazione con il nostro rappresentante locale, Tositti group”. Inoltre Neptune Lines può offrire la possibilità di collegamenti veloci diretti tra Italia, Turchia e Grecia, tramite il suo hub del Pireo verso Israele, Egitto, Libano, Algeria, Tunisia, Marocco e Mar Nero per tutti i tipi spedizioni nel comparto.

Il secondo servizio è un “grande ritorno”: a maggio 2017 torna infatti il servizio diretto col Far East operato dalla Ocean Alliance, sospeso nei mesi invernali per un calo strutturale della domanda e oggi ripristinato confermando Venezia e l'Adriatico quale terminale marittimo della Via della Seta del XXI° secolo.

Il servizio diretto della Ocean Alliance (comporta dalle compagnie China Cosco Shipping, Evergreen Line, CMA CGM, e OOCL) inizierà con la nave MN APL Oregon in arrivo il 10 maggio presso il terminal Vecon di Venezia e, come confermato dalle compagnie, il servizio consentirà di sviluppare in particolare il traffico Break Bulk (trasformatori, serbatoi, yacht, ecc) con l'obiettivo di movimentare circa 2000-2500 TEU a nave tra import ed export. Le 10 navi utilizzate per il servizio sono da 6500-6800 TEU.

Il porto di Venezia annuncia due nuovi servizi



Presente alla fiera internazionale Break Bulk Europe di Anversa, il porto di Venezia annuncia l'attivazione da maggio 2017 di **due nuovi servizi marittimi**, entrambi di rilevante importanza per lo sviluppo dello scalo veneto.

Il primo, segna l'apertura di un nuovo comparto di traffico, quello degli autoveicoli. A darne l'annuncio, Peter Menzel, direttore commerciale di Neptune Lines, compagnia leader nella logistica degli autoveicoli, il cui core business si concentra su Mediterraneo e Mar Nero, servendo oltre 20 mercati e 30 porti chiave in quest'area. Dopo aver chiuso un progetto con Ford Germania, Neptune Lines inizierà il suo rapporto con Venezia aggiungendo lo scalo al Venice Ro-Port Mos terminal al suo servizio settimanale "Adriatico". Peter Mentzel ha dichiarato "Siamo entusiasti di iniziare a lavorare con il porto di Venezia potendo contare su un terminal specializzato e dedicato come quello Ro-Ro di Fusina e siamo convinti che sarà un successo anche grazie alla collaborazione con il nostro rappresentante locale, Tositti group". Inoltre Neptune Lines può offrire la possibilità di collegamenti veloci diretti tra Italia, Turchia e Grecia, tramite il suo hub del Pireo verso Israele, Egitto, Libano, Algeria, Tunisia, Marocco e Mar Nero per tutti i tipi spedizioni nel comparto.

Il secondo servizio è un "grande ritorno": a maggio 2017 torna infatti il servizio diretto col Far East operato dalla Ocean Alliance, sospeso nei mesi invernali per un calo strutturale della domanda e oggi ripristinato confermando Venezia e l'Adriatico quale terminale marittimo della Via della Seta del XXI° secolo. Il servizio diretto della Ocean Alliance (comporta dalle compagnie China Cosco Shipping, Evergreen Line, Cma Cgm, e Oocl) inizierà con la nave *MN APL Oregon* in arrivo il 10 maggio presso il terminal Vecon di Venezia e, come confermato dalle compagnie, il servizio consentirà di sviluppare in particolare il traffico Break Bulk (trasformatori, serbatoi, yacht, ecc) con l'obiettivo di movimentare circa 2000-2500 teu a nave tra import ed export. Le 10 navi utilizzate per il servizio sono da 6500-6800 teu.

PORTO DI GENOVA. L'UTILIZZO DELLA CULMV NEL 2016

Salgono gli avviamenti in banchina a Voltri-Pra' Soffre il bacino storico, Spinelli nelle retrovie

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. I primi tre posti della classifica sono occupati dai terminal Psal-Vte di Voltri-Pra', San Giorgio e Messina. Sono queste le banchine del porto di Genova dove, più di altre, nel 2016 hanno lavorato i camalli della Compagnia Unica che ha chiuso lo scorso anno con un totale di 191 mila giornate lavorate a fronte delle 181 mila del 2015. Il dettaglio dei primi nove mesi dell'anno, suddiviso per ogni singola struttura, indica che il terminal genovese di Psal ha

quasi raggiunto i 60 mila avviamenti, toccando il picco nel mese di luglio a quota 8.244, mentre il minor utilizzo della manodopera della Compagnia Unica è stato registrato a gennaio 2015, dove le giornate lavorate sono state 4.780.

Al secondo posto si posiziona il terminal San Giorgio: da gennaio a settembre 2016, gli avviamenti sulle banchine gestite dal gruppo Gavio sono stati quasi 22 mila. Il mese dove gli uomini della Compagnia Unica più sono stati impiegati è stato marzo, anche se il trend è stato più o meno stabile e non è mai sceso sotto le 2.119 giornate lavorate di gennaio. Sul terzo gradino del podio c'è il terminal Mes-

sina, nonostante un calo rispetto al 2015 che lo scorso anno ha toccato l'intera area del bacino storico del porto di Genova che va dalle Stazioni Marittime alle banchine gestite dalla famiglia genovese. La Compagnia Unica, al momento, corrisponde il servizio a una tariffa media uomo/turno/prestazione (salario più costo aziendale) di 224 euro. Nel 2015 l'allora Autorità portuale di Genova ha fissato la tariffa massima a 232 euro, la trattativa ha portato a chiudere a un conguaglio con i terminalisti che ha portato la tariffa a 230,94 euro mentre quest'anno l'obiettivo del console della Culmv, Antonio Benvenuti,

sarebbe chiudere a 229 euro. Al momento l'organico dei camalli genovesi è formato da un totale di 888 soci operativi, 82 soci speciali

e 55 lavoratori interinali.

Tra i terminal genovesi che invece meno hanno utilizzato la manodopera della Culmv ci sono Rebora (Spinelli) e Forest (Campostano). Nello specifico, nell'area gestita dal gruppo Spinelli, nel periodo gennaio-settembre 2016, gli avviamenti sono stati 2.893: luglio è stato il mese dove c'è stato un maggiore utilizzo della Culmv con 395 turni lavorati, mentre la quota più bassa - a gennaio dello scorso anno - è stata di soli 209 avviamenti. Per quanto riguarda le Stazioni Marittime, nei primi nove mesi del 2015, il nume-

ro dei turni lavorati dalla Compagnia Unica ha toccato un totale di quasi settemila avviamenti, con il picco di 1.188 lo scorso aprile. Stando poi a quelle che sono le previsioni per l'anno in corso, il trend registrato nel 2016 dovrebbe ripetersi anche nel 2017, con il terminal Psal di Voltri-Pra' destinato ancora una volta a guadagnarsi il primo posto della classifica per impiego della manodopera fornita dai camalli.

Entro giugno di quest'anno invece, la Culmv deve chiudere il bilancio che riguarda il 2016. La Compagnia, per far quadrare i conti, ha bisogno di 1,3 milioni di euro, cifra che già è stata chiesta ai terminalisti. Magli operatori genovesi, per ora, hanno risposto picche.

TURNI IN AUMENTO

Lo scorso anno sono state 191 mila le giornate lavorate contro le 181 mila del 2015

Il ministro Delrio “Nodo, Diga e Gronda così il porto di Genova si rilancia in Europa”

MASSIMO MINELLA

ROMA. Un fondo con Cassa depositi e prestiti aperto anche ai privati, disponibile per i porti italiani che vogliono investire nella sfida infrastrutturale e logistica. Graziano Delrio, ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, pesca dal suo tavolo pieno di cartelline messe una a fianco dell'altra il progetto che potrebbe cambiare il volto della portualità italiana, dandole la possibilità di organizzare e gestire in proprio la realizzazione di opere vitali per lo sviluppo, per le quali fino a oggi si è dovuto attendere l'intervento dello Stato. In questo modo, ad esempio, sarà meno complesso costruire la nuova diga del porto di Genova, l'opera-simbolo dei prossimi decenni, costo stimato un miliardo di euro, primi 10 milioni appena stanziati da Palazzo San Giorgio per la progettazione.

Sul palazzo sede del suo dicastero, in piazza di Porta Pia, campeggia ancora la scritta scolpita "Lavori Pubblici". In effetti, a ben vedere, Delrio di ministeri ne ha ereditati e riuniti almeno tre, Trasporti e Infrastrutture, appunto, ma anche Marina Mercantile. Lui, endocrinologo di professione, ex sindaco di Reggio Emilia, scorre le pagine dell'ultimo dossier prima di congedarsi, dopo un'ora passata a esaminare tutte le sfide dei moli italiani, seduto a un angolo di un grande tavolo di legno, riflettendo come se avesse la carta geografica dell'Italia davanti. Le autostrade del mare che corrono lungo Tirreno e Adriatico, i porti che sono diventati piattaforme logistiche, la rete interna degli interporti che legano tutto quanto in un unico sistema. E ancora il "ferro" che si candida a gestire sempre più merce, ma anche la "gomma", la strada quando è necessaria, come nel caso della Gronda

di Genova. La sua filosofia è ben riassunta nell'allegato al Def che si concentra appunto sulle infrastrutture per una vera "connessione" del Paese e in cui il ruolo di Genova è centrale.

Ministro Delrio, possiamo dire che il suo progetto riformista sui porti si è realizzato?

«Possiamo dire che abbiamo già raggiunto risultati importanti, su questo fronte. Sono soddisfatto del lavoro che si sta facendo, colgo consapevolezza nelle persone coinvolte, le vecchie battaglie di campanile sono venute meno, così come i porti l'uno contro l'altro. Abbiamo dato vita a un numero ristretto di sistemi e una grandissima importanza alla logistica».

E ora?

«Il lavoro continua, ragioniamo su grandi sistemi, il Nord Ovest, il Nord Est, le aree integrate del Sud. Un vero salto di

qualità, mi creda, che ha coinvolto anche Anas e Rfi per quanto riguarda l'accessibilità. E in tutto questo mi permetta di dire che Genova acquista una centralità ancora maggiore».

Perché?

«Perché è protagonista di questo cambio di passo, direttamente coinvolta nel corridoio Reno-Alpi con il Terzo Valico, più forte con l'integrazione con Savona, pronta a cogliere nuove opportunità di crescita. Io credo che la migliore risposta

possibile per servire il Sud Europa sia proprio l'Alto Tirreno e in questa riflessione arrivo fino a Livorno».

Romano Prodi ha però richiamato l'attenzione sulla necessità di fare presto, indicando pochi punti nevralgici del Paese su cui scommettere. E ha indicato nella Cina una sorta di paradigma delle opportunità. Cina che intanto si è presa il Pireo...

«Prodi ha come sempre colto nel segno, ha parlato di Nord Ovest e di Nord

Est come fulcri della sfida con il Nord Europeo. E poi lui, profondo conoscitore della Cina, ci ha invitato a stringere i tempi per cogliere le opportunità di quel mercato. E mi pare che il segnale sia già stato colto a Vado Ligure, dove la Cina è entrata nella società che gestirà la piattaforma».

E la sfida con il Nord Europa?

«Si vince appunto con i sistemi portuali che gli sono più vicini. Non possono essere certo Napoli e Salerno, che sono sca-

li gateway e turistici, con milioni di passeggeri movimentati ogni anno. Ognuno deve avere la propria vocazione e Genova rappresenta la porta d'ingresso per il Sud Europa che ambisce a servire la Svizzera, l'Austria, la Bassa Germania. Dall'altra parte, Trieste e Venezia sono la porta verso l'Est Europa».

Prodi ha proposto di allargare la riflessione anche a Fiume e Capodistria.

«D'accordissimo, lo l'ho anche detto nel mio recente viaggio in Cina agli operatori asiatici: la soluzione non è il Pireo e l'asse Belgrado-Budapest, ma quella dell'Alto Adriatico. Trieste ha sviluppa-

to benissimo la sua vocazione ferroviaria. Spezia lo ha fatto per necessità, loro per tradizione, sulle rotte verso il vecchio Impero asburgico. L'Italia ha un gap profondo da recuperare, bisogna mettersi in marcia».

Nel confronti di chi?

«Il bilancio delle Fs si chiude con 9 miliardi di ricavi, quello delle ferrovie tedesche con 40, 20 dei quali di solo traffico merci. E lo stesso vale per i francesi. Sono numeri eloquenti, non crede?».

Quando si insediò, lei cominciò a parlare di Italia come molo d'Europa, di cura

dell'acqua e del ferro. La accusarono di parlare per slogan. E ora che dice?

«Mi piace sempre rispondere con i fatti: le autostrade del mare, la cura dell'acqua, stanno viaggiando alla grande, l'Italia è regina nel traffico ro-ro e ormai è chiaro che sopra i 350 chilometri tutto debba viaggiare via mare. Gli incentivi del marebonus e del ferrobbonus da questo punto di vista aiutano. E le Fs, che erano impegnate nella riorganizzazione, ora stanno puntando su Mercitalia con investimenti robusti. E nel sistema di incentivazione io metto anche gli interventi delle regioni in un'ottica di vero federalismo, di cooperazione».

Anche sulle strade avete però deciso di investire parecchio...

«Abbiamo ridotto i progetti faraonici, come la Orte-Mestre, non fattibile con un costo di 11 miliardi. Sfrutteremo meglio la linea tirrenica, intervenendo sull'Aurelia e insistiamo sulla realizzazione della gronda genovese, che è un fabbisogno reale. Dobbiamo solo cercare di capire come non caricare eccessivamente il costo dell'opera sulle tariffe autostradali. Vediamo se i vecchi contratti sono ancora applicabili. Ma Genova vuol anche dire potenziamento ferroviario della Voltri-Brignole, il nodo, il quadruplicamento».

Se dovesse indicare le priorità di Genova?

«Tre: Nodo, Gronda e diga portuale».

La diga costa...

«Stiamo mettendo a punto la creazione di un fondo dedicato a tutto il sistema portuale con Cassa Depositi e Prestiti e aperta ai privati per garantire maggiori risorse, con tassi d'interesse bassi che consentono di accendere mutui e realizzare le opere. Potrebbe valere anche per la diga».

Ma l'autonomia finanziaria, di cui tanto si è parlato in passato, è impraticabile?

«Io ci ho sempre creduto e ci credo ancora, è inserita anche nella riforma, ma dobbiamo sempre fare i conti con il bilancio generale. Allora è più giusto concentrarsi sull'efficientamento dell'esistente, sul miglioramento del sistema. È quello che abbiamo fatto, a tutti i livelli normativi. Le nostre dogane sono efficientissime, il pre-clearing, già utilizzato su 5mila navi, consente di sdoganare la merce ancora in navigazione, e lo stesso vale per i fast corridor, la digitalizzazione, le norme semplificate per i dragaggi. Questo favorisce la competitività perché cambia la percezione che hanno di noi gli operatori internazionali, mostra un sistema Italia che non ha paura. Poi tocca agli operatori conquistare i traffici».

Porto, la ricetta di Delrio

➤ Intervista al ministro dei Trasporti dopo l'allarme sullo scalo lanciato da Romano Prodi
➤ "Nodo ferroviario, diga foranea e Gronda le chiavi per il rilancio e l'aggancio all'Europa"

MASSIMO MINELLA

UN fondo con Cassa depositi e prestiti aperto anche ai privati, disponibile per i porti italiani che vogliono investire nella sfida infrastrutturale e logistica. Graziano Delrio, ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, pesca dal suo tavolo pieno di cartelline messe una a fianco dell'altra il progetto che potrebbe cambiare il volto della portualità italiana, dandole la possibilità di organizzare e gestire in proprio la realizzazione di opere vitali per lo sviluppo, per le quali fino a oggi si è dovuto attendere l'intervento dello Stato. In questo modo, ad esempio, sarà meno complesso costruire la nuova diga del porto di Genova, l'opera simbolo dei prossimi decenni, costata stimata un miliardo di euro, primi 10 milioni appena stanziati da Palazzo San Giorgio per la progettazione. Diga, che insieme con il Nodo Ferroviario e la Gronda Delrio indica come prioritaria per rilanciare il porto.

A PAGINA 1



L'intervista Il responsabile dei Trasporti illustra a Repubblica l'idea del governo per sbloccare le infrastrutture

Il ministro Delrio "Nodo, Diga e Gronda così il porto di Genova si rilancia in Europa"

MASSIMO MINELLA

ROMA. Un fondo con Cassa depositi e prestiti aperto anche ai privati, disponibile per i porti italiani che vogliono investire nella sfida infrastrutturale e logistica. Graziano Delrio, ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, pesca dal suo tavolo pieno di cartelline messe una a fianco dell'altra il progetto che potrebbe cambiare il volto della portualità italiana,

dandole la possibilità di organizzare e gestire in proprio la realizzazione di opere vitali per lo sviluppo, per le quali fino a oggi si è dovuto attendere l'intervento dello Stato. In questo modo, ad esempio, sarà meno complesso costruire la nuova diga del porto di Genova, l'opera simbolo dei prossimi decenni, costata stimata un miliardo di euro, primi 10 milioni appena stanziati da Palazzo San Giorgio per la progettazione.

Sul palazzo sede del suo dicastero, in piazza di Porta Pia, campeggia ancora la scritta scolpita "Lavori Pubblici". In effetti, a ben vedere, Delrio di ministeri ne ha ereditati e riuniti almeno tre, Trasporti e Infrastrutture, appunto, ma anche Marina Mercantile. Lui, endocrinologo di professione, ex sindaco di Reggio Emilia, scorre le pagine dell'ultimo dossier prima di congedarsi, dopo un'ora passata a esaminare tutte le sfide dei moli italiani,

soduto a un angolo di un grande tavolo di legno, riflettendo come se avesse la carta geografica dell'Italia davanti. Le autostrade del mare che corrono lungo Tirreno e Adriatico, i porti che sono diventati piattaforme logistiche, la rete interna degli interporti che legano tutto quanto in un unico sistema. E ancora il "ferro" che si candida a gestire sempre più merce, ma anche la "gomma", la strada quando è necessaria, come nel caso della Gronda di Genova. La sua filosofia è ben riassunta nell'allegato al Def che si concentra appunto sulle infrastrutture per una vera "connessione" del Paese e in cui il ruolo di Genova è centrale.

Ministro Delrio, possiamo dire che il suo progetto riformista sui porti si è realizzato?

«Possiamo dire che abbiamo già raggiunto risultati importanti, su questo fronte. Sono soddisfatto del lavoro che si sta facendo, colgo consapevolmente nelle persone coinvolte, le vecchie battaglie di campanile sono venute meno, così come i porti l'uno contro l'altro. Abbiamo dato vita a un numero ristretto di sistemi e una grandissima importanza alla logistica».

E ora?

«Il lavoro continua, ragioniamo su grandi sistemi, il Nord Ovest, il Nord Est, le aree integrate del Sud. Un vero salto di qualità, mi creda, che ha coinvolto anche Anas e Rfi per quanto riguarda l'accessibilità. E in tutto questo mi permetta di dire che Genova acquista una centralità ancora maggiore».

Perché?

«Perché è protagonista di questo cambio di passo, direttamente coinvolta nel corridoio Reno-Alpi con il Terzo Valico, più forte con l'integrazione con Savona, pronta a cogliere nuove opportunità di crescita. Io credo che la migliore risposta possibile per servire il Sud Europa sia proprio l'Alto Tirreno e in questa riflessione arrivo fino a Livorno».

Romano Prodi ha però richiamato l'attenzione sulla necessità di fare presto, indicando pochi punti nevralgici del Paese su cui scommettere. E ha indicato nella Cina una sorta di paradigma delle opportunità. Cina che intanto si è presa il Pireo...

«Prodi ha come sempre colto nel segno, ha parlato di Nord Ovest e di Nord Est come fulcri della sfida con il Nord Europa. E poi lui, profondo conoscitore della Cina, ci ha invitato a stringere i tempi per cogliere le opportunità di quel mercato. E mi pare che il segnale sia già stato colto a Vado Ligure, dove la Cina è entrata nella società che gestirà la piattaforma».

E la sfida con il Nord Europa?

«Si vince appunto con i sistemi portuali che gli sono più vicini. Non possono essere certo Napoli e Salerno, che sono scali gateway e turistici, con milioni di passeggeri movimentati ogni anno. Ognuno deve avere la propria vocazione e Genova rappresenta la porta d'ingresso per il Sud Europa che ambisce a servire la

Svizzera, l'Austria, la Bassa Germania. Dall'altra parte, Trieste e Venezia sono la porta verso l'Est Europa».

Prodi ha proposto di allargare la riflessione anche a Fiume e Capodistria.

«D'accordissimo, io l'ho anche detto nel mio recente viaggio in Cina agli operatori asiatici: la soluzione non è il Pireo e l'asse Belgrado-Budapest, ma quella dell'Alto Adriatico. Trieste ha sviluppato benissimo la sua vocazione ferroviaria. Spezia lo ha fatto per necessità, loro per tradizione, sulle rotte verso il vecchio Impero asburgico. L'Italia ha un gap profondo da recuperare, bisogna mettersi in marcia».

Nel confronto di chi?

«Il bilancio delle Fs si chiude con 9 miliardi di ricavi, quello delle ferrovie tedesche con 40, 20 dei quali di solo traffico merci. E lo stesso vale per i francesi. Sono numeri eloquenti, non crede?».

Quando si insediò, lei cominciò a parlare di Italia come molo d'Europa, di cura dell'acqua e del ferro. La accusarono di parlare per slogan. Era che dice?

«Mi piace sempre rispondere con i fatti: le autostrade del mare, la cura dell'acqua, stanno viaggiando alla grande, l'Italia è regina nel traffico ro-ro e ormai è chiaro che sopra i 350 chilometri tutto debba viaggiare via mare. Gli incentivi del marebonus e del ferrobonus da questo punto di vista aiutano. E le Fs, che erano impegnate nella riorganizzazione, ora stanno puntando su Mercitalia con investimenti robusti. E nel sistema di incentivazione io metto anche gli interventi delle regioni in un'ottica di vero federalismo, di cooperazione».

Anche sulle strade avete però deciso di investire parecchio...

«Abbiamo ridotto i progetti faraonici, come la Orte-Mestre, non fattibile con un costo di 11 miliardi. Sfrutteremo meglio la linea tirrenica, intervenendo sull'Aurelia e insistiamo sulla realizzazione della gronda genovese, che è un fabbisogno reale. Dobbiamo solo cercare di capire come non caricare eccessivamente il costo dell'opera sulle tariffe autostradali. Vediamo se i vecchi contratti sono ancora applicabili. Ma Genova vuol anche dire potenziamento ferroviario della Voltri-Brignole, il nodo, il quadruplicamento».

Se dovesse indicare le priorità di Genova?

«Tre: Nodo, Gronda e diga portuale».

La diga costa...

«Stiamo mettendo a punto la creazione di un fondo dedicato a tutto il sistema portuale con Cassa Depositi e Prestiti e aperta ai privati per garantire maggiori risorse, con tassi d'interesse bassi che consentano di accendere mutui e realizzare le opere. Potrebbe valere anche per la diga».

Ma l'autonomia finanziaria, di cui tanto si è parlato in passato, è impraticabile?

«Io ci ho sempre creduto e ci credo ancora, è inserita anche nella riforma, ma dobbiamo sempre fare i conti con il bilan-

cio generale. Allora è più giusto concentrarsi sull'efficientamento dell'esistente, sul miglioramento del sistema. È quello che abbiamo fatto, a tutti i livelli normativi. Le nostre dogane sono efficientissime, il pre-clearing, già utilizzato su 5 mila navi, consente di sdoganare la merce ancora in navigazione, e lo stesso vale per i fast corridor, la digitalizzazione, le norme semplificate per i dragaggi. Questo favorisce la competitività perché cambia la percezione che hanno di noi gli operatori internazionali, mostra un sistema Italia che non ha paura. Poi tocca agli operatori conquistare i traffici».

COPIAZIONE RISERVATA

66

PRODI

La sua analisi come sempre coglie nel segno. Bisogna agganciare il mercato cinese e a Vado lo si sta già facendo

66

CASSA DEPOSITI E PRESTITI

Stiamo prevedendo aperto anche ai privati un fondo specifico per finanziare infrastrutture e logistica

IPUNTI

LA RIFORMA

«Sono soddisfatto, le vecchie battaglie di campanile sono venute meno, così come i porti l'uno contro l'altro. Ora c'è un numero ristretto di sistemi»

ROTTA VERSO NORD

«Genova è direttamente coinvolta nel corridoio Reno-Alpi con il Terzo Valico più forte grazie all'integrazione con Savona»

LA GRONDA

«Insistiamo sulla sua realizzazione, che è un fabbisogno reale, a patto di non caricare eccessivamente l'opera sulle tariffe autostradali»

PARLA IL PRESIDENTE DI FEDERAGENTI

«L'Adriatico è avanti ma il Terzo valico rilancerà Genova»

Duci: «Abbiamo la capacità di auto-denigrarci, anche i porti del Nord Europa hanno problemi»

GENOVA. «Dal punto di vista dello sviluppo logistico Trieste è avanti rispetto a Genova. Ma tutti gli scali liguri, più in generale, hanno maggiori margini di crescita da qui ai prossimi anni». Secondo Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, l'associazione che raggruppa al suo interno gli agenti marittimi italiani, ormai esiste la certezza «che un'opera come il Terzo valico verrà realizzata, e questo garantirà soprattutto al porto di Genova uno sviluppo mai visto prima».

Presidente, perché l'Adriatico oggi ha una marcia in più rispetto al Tirreno?

«Per il semplice motivo che l'intero sistema logistico è più efficiente. Le infrastrutture sono migliori rispetto ad altre zone d'Italia e di conseguenza anche le merci che entrano-escono da un porto come quello di Trieste lo fanno con più facilità rispetto a quello che accade in altri scali, Genova in primis».

La situazione è destinata a cambiare nei prossimi anni?

«Direi proprio di sì. Il porto del capoluogo ligure ha ancora enormi margini di miglioramento, per il semplice fatto che in tutti questi anni poco si è fatto dal punto di vista della realizzazione di nuove infrastrutture. Quando infatti sarà terminata la costruzione del Terzo valico - e la realizzazione dell'opera

è ormai cosa certa - l'intero sistema degli scali liguri risolverà la maggior parte dei suoi problemi. Genova, nello specifico, avrà vantaggi enormi non solo dal punto di vista della riduzione dei tempi nella circolazione delle merci, ma anche perché potrà aumentare in maniera considerevole gli attuali volumi di traffico».

Cosa è invece possibile fare nel breve termine?

«Investire, più di quanto si è fatto fino a questo momento, nel potenziamento della rete informatica utilizzata per gestire la circolazione delle merci».

I porti del Nord Europa, da sempre presi come modello di eccellenza, sono davvero così avanti rispetto agli scali italiani?

«Sicuramente scali come Rotterdam e Anversa hanno un sistema spesso più efficiente rispetto ai porti italiani, ma i problemi di movimentazione delle merci, sia in entrata che in uscita dalle aree portuali, si verificano anche in Nord Europa. C'è di più: rispetto al nostro sistema, le banchine di Paesi come Olanda e Belgio sono molto meno flessibili delle nostre. Quindi, in conclusione, se è vero che il Nord Europa spesso rappresenta un modello d'eccellenza, allo stesso tempo il mondo politico e imprenditoriale italiano è spesso più bravo di altre nell'auto-denigrarsi».

Il governo, anche dopo la

recente visita in Cina del ministro Delrio, pare puntare principalmente su due porti italiani per sviluppare il settore. Scommettere principalmente su Genova e Trieste è una scelta giusta?

«Certamente, anche se questo non significa trascurare gli altri scali presenti sul territorio nazionale. Genova da una parte e Trieste dall'altra rappresentano certamente i due porti che più di altri possono essere presentati all'estero come modello italiano dell'economia legata ai traffici in banchina».

La riforma portuale ha migliorato l'efficienza dei nostri porti?

«Non si è partiti con il piede giusto, basti pensare al tanto enfatizzato tavolo nazionale di coordinamento delle scelte. Questo tavolo, finora inesistente, del quale non si conoscono neppure i nomi dei componenti ministeriali, sta già diventando il terreno per una rissa fra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli. E tutto ciò - conclude Duci - accade in un momento a dir poco complesso della portualità mondiale e italiana, travolto dal fenomeno delle concentrazioni, dall'ingresso in forza di fondi di investimento e da una rivoluzione di mercato i cui effetti andrebbero come minimo gestiti dalla Autorità di sistema portuale».



Investire nei sistemi informatici è il modo più immediato per velocizzare la circolazione delle merci

Gian Enzo Duci
presidente Federagenti

PORTO DI GENOVA. L'UTILIZZO DELLA CULMV NEL 2016

Camalli: il lavoro arriva dai terminal Psa-Vte, San Giorgio e Messina

Salgono gli avviamenti in banchina a Voltri-Pra' Soffre il bacino storico, Spinelli nelle retrovie

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. I primi tre posti della classifica sono occupati dai terminal Psa-Vte di Voltri-Pra', San Giorgio e Messina. Sono queste le banchine del porto di Genova dove, più di altre, nel 2016 hanno lavorato i camalli della Compagnia Unica che ha chiuso lo scorso anno con un totale di 191 mila giornate lavorate a fronte delle 181 mila del 2015. Il dettaglio dei primi nove mesi dell'anno, suddiviso per ogni singola struttura, indica che il terminal genovese di Psa ha quasi raggiunto i 60 mila avviamenti, toccando il picco nel mese di luglio a quota 8.244, mentre il minor utilizzo della manodopera della Compagnia Unica è stato registrato a gennaio 2015, dove le giornate lavorate sono state 4.780.

Al secondo posto si posiziona il terminal San Giorgio: da gennaio a settembre

2016, gli avviamenti sulle banchine gestite dal gruppo Gavio sono stati quasi 22 mila. Il mese dove gli uomini della Compagnia Unica più sono stati impiegati è stato marzo, anche se il trend è stato più o meno stabile e non è mai sceso sotto le 2.119 giornate lavorate di gennaio. Sul terzo gradino del podio c'è il terminal Messina, nonostante un calo rispetto al 2015 che lo scorso anno ha toccato l'intera area del bacino storico del porto di Genova che va dalle Stazioni Marittime alle banchine gestite dalla famiglia genovese. La Compagnia Unica, al momento, corrisponde il servizio a una tariffa media (salario più costo aziendale) di 224 euro. Nel 2015 l'allora

Autorità portuale di Genova ha fissato la tariffa massima a 232 euro, la trattativa ha portato a chiudere a un congruo guadagno con i terminalisti che ha portato la tariffa a 230,94 euro mentre quest'anno l'obiettivo del console della Culmv, Antonio Benvenuti, sarebbe stato di 229 euro. Al momento l'organico dei camalli genovesi è formato da un totale di 888 soci operativi, 82 soci speciali e 55 lavoratori interinali. Tra i terminal genovesi che invece meno hanno utilizzato la manodopera della Culmv ci sono Rehora (Spinelli) e Forest (Campostagno). Nello specifico, nell'area gestita dal gruppo Spinelli, nel periodo gennaio-settembre 2016, gli avviamenti sono stati 2.893: luglio è stato il mese dove c'è stato un maggiore utilizzo della Culmv con 395 turni lavorati, mentre la quota più bassa - a gennaio dello scorso anno - è stata di soli 209 avviamenti. Per quanto riguarda le Stazioni Marittime, nei primi nove mesi del 2015, il numero dei turni lavorati dalla Compagnia Unica ha toccato un totale di quasi settemila avviamenti, con il picco di 1.188 lo scorso aprile. Stando poi a quelle che sono le previsioni per l'anno in corso, il trend registrato nel 2016 dovrebbe ripetersi anche nel 2017, con il terminal Psa di Voltri-Pra' destinato a ancora una volta a guadagnarsi il primo posto della classifica per impiego della manodopera fornita dai camalli.

Entro giugno di quest'anno invece, la Culmv deve

- segue

chiudere il bilancio che riguarda il 2016. La Compagnia, per far quadrare i conti, ha bisogno di 1,3 milioni di euro, cifra che già è stata chiesta ai terminalisti. Magli operatori genovesi, per ora, hanno risposto picche.

www.themeditelgraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

TURNI IN AUMENTO

Lo scorso anno sono state 191 mila le giornate lavorate contro le 181 mila del 2015

Avviamenti Culmv nei terminal genovesi

Dati relativi al periodo gennaio-settembre 2016

terminal	avviamenti
V.T.E	59.558
Terminal San Giorgio	21.809
Terminal Messina	17.162
Terminal Sech	12.012
Tirrenia	8.364
Stazioni marittime	6.963
Grandi Navi Veloci	5.973
C. Stelweg (Genoa Metal Terminal)	4.962
Spinelli (Industria Rebora)	2.839
Forest	996
CSM	290
Terminal Rinfuse Genova	0
TOTALE	140.928



Un camallo al lavoro nel porto di Genova

PAMBIANCHI

SPEDIPORTO: «IN LIGURIA PORTI HI-TECH PER ATTIRARE I MARKETPLACE»

Genova, operatori in E-Port a fianco di Hp

L'Authority coinvolge spedizionieri, agenti marittimi e terminalisti nel sistema informatico

GENOVA. Spedizionieri, agenti marittimi e terminalisti genovesi parteciperanno al tavolo di governance di E-Port, il Port community system (Pcs, sistema di interscambio documentale telematico della comunità portuale) del porto di Genova. Era l'obiettivo fissato nel 2014 da Spediporto e Assagenti, riuniti all'epoca in assemblea congiunta. Nell'ultima recente assemblea 2017 di Spediporto, il presidente Alessandro Pitto ha detto che «questo ruolo è stato raggiunto e si consoliderà nei prossimi mesi». Gli ultimi passaggi formali sono avvenuti negli ultimi mesi. Il 31 dicembre 2016 è stato siglato un protocollo d'intesa fra Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Mit) e Uirnet, la società che ha realizzato la piattaforma informatica nazionale della logistica. Il protocollo individua le iniziative che il Mit intende sviluppare in coerenza con il

Piano nazionale della logistica (Pnl), fra cui un nuovo modello di gestione del Pcs del porto di Genova. Nei mesi scorsi Uirnet ha assegnato al soggetto che gestirà il Pnl, un consorzio guidato da Hewlett Packard e di cui fanno parte Vitrociset e fai Service, la gestione del Pcs genovese. All'interno di questo accordo, **L'Authority** ligure, il Mit e Uirnet contemplano la necessità di garantire la governance del sistema con la partecipazione delle «categorie che rappresentano chi col sistema lavora, citando esplicitamente Spediporto, Assagenti e la sezione terminalisti di Confindustria Genova. «In un documento ufficiale - spiega il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - viene riconosciuto il principio della partecipazione diretta delle associazioni di categoria alla governance, alla pianificazione strategica e alla pianificazione operativa». Successivamente, un decreto dirigenziale dell'Autorità di sistema portuale

(n.95 del 31/1/2017) richiamandosi al protocollo ha informato che dal primo febbraio scorso il sistema E-Port, che fino a quella data era gestito dalla società Al-maviva, sarebbe passato al nuovo gestore nazionale guidato da Hewlett, con la collaborazione verticale su Genova di Hub Telematica (la società di spedizionieri e agenti marittimi che ha sviluppato E-Port con **L'Authority** portuale di Genova) e con la partecipazione delle categorie al tavolo di governance strategica del sistema per il porto di Genova. Il ruolo delle categorie sarà quello di indicare le priorità di intervento per i servizi informatici al servizio della merce. «Questo - afferma Botta - è di grande importanza perché ci mette in condizione di intervenire tempestivamente sul sistema genovese e renderlo appetibile e compatibile con i sistemi informatici degli interlocutori del porto, dagli armatori ai caricatori e con gli altri Pcs italiani e europei. Per attirare i traffici è necessario snobocratizzare e accelerare i processi con i servizi resi dall'information technology. Questa nuova piattaforma ci mette in rete con il sistema internazionale per

dialogare con diversi soggetti, dagli armatori ai marketplace».

Il ruolo nell'offerta di servizi logistici dei marketplace, ossia dei soggetti che nel grande mondo dell'e-commerce gestiscono le piattaforme di vendita al dettaglio (Amazon, Alibaba, Zalando, eBay), è cresciuto negli ultimi mesi, come testimonia il recentissimo accordo fra Kuehne+Nagel e la cinese Alibaba. «La loro esigenza - spiega Botta - è fornire a chi compra online la garanzia che i prodotti arrivino in tempi rapidi. Per questo devono avere una mappa di porti ad alta tecnologia in grado di far girare i loro prodotti. I porti liguri sono fra i più attrezzati fra quelli del Mediterraneo: hanno fondali adeguati per le grandi navi, retroporti di dimensioni adeguate, sono i migliori per rilanciare sul Nord Ovest italiano e sul Sud Europa la produzione del Medio e dell'Estremo Oriente che arriva via Suez. Partecipando alla governance del Pcs possiamo definire con gli altri operatori le priorità del processo informatico e vendere nel mondo il porto di Genova come porto hi tech che offre non soltanto servizi alle navi degli armatori, ma anche ai prodotti dei marketplace».

Per il presidente degli spedizionieri Alessandro Pitto la governance informatica «si consoliderà nei prossimi mesi»

Porto di Genova: il 9 maggio riunione al MIT su lavoro portuale



GENOVA – Dopo la legge di riforma della governance dei porti, ora tocca all'organizzazione del lavoro portuale. “Il ministero delle Infrastrutture illustrerà in una riunione il 9 maggio a Roma come intende procedere con un provvedimento normativo che riguardi il lavoro portuale” spiega il presidente dell'Autorità portuale del Mar ligure occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini al termine dell'incontro con i sindacati, la Compagnia Unica dei lavoratori portuali (Culmv), la Compagnia Pietro Chiesa di Genova e la Pippo Rebagliati di Savona, che coprono il lavoro flessibile nei due scali, che rappresenta il primo confronto del tavolo locale che procederà di pari passo con quello nazionale. E Signorini “non esclude” anche la fusione fra le tre compagnie.

Il nuovo modello nazionale consentirà alle Autorità di sistema portuale di usare le proprie risorse per favorire i prepensionamenti e sostenere la formazione delle compagnie i cui conti con il sistema attuale non quadrano. “Si parlerà anche di organico porto – dice Signorini -. Bisogna smettere di viverlo come un magico numero fisso che possibilmente nel lungo periodo vada ridotto”. A livello locale la discussione riguarderà la verifica di costi e ricavi delle compagnie per capire quale è la “tariffa minima” che i terminalisti dovranno corrispondere per garantire l'equilibrio economico finanziario”.

Soddisfatto il console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti: “Dopo nove anni di immobilismo normativo sono contento che si aprano tavoli di discussione”. Il nuovo modello dovrebbe soddisfare sia terminalisti che compagnie portuali.

Resta aperto il fronte del bilancio 2016 della Culmv a cui mancano 1 milione e 300 milaeuro per chiudere, ma Signorini è ottimista che i terminalisti metteranno sul tavolo lasomma: “Penso che ci siano le condizioni sia per le dimensioni del deficit, inferiore a quello dello scorso anno, sia per la fase di transizione che stiamo vivendo”.

Riparazioni navali

LIVORNO, AFFIDAMENTO DELLA GARA PER I BACINI ENTRO DUE ANNI

LIVORNO. L'affidamento della gara per i bacini di carenaggio del porto di Livorno, bloccata a seguito di un incidente sul lavoro, potrebbe scattare «entro due anni» e le ricadute occupazionali dovranno essere accompagnate da una «ricognizione delle professionalità» e la «creazione di un contesto formativo magari supportato dalla Regione». È quanto riferito dal presidente dell'Autorità portuale Alto Tirreno Stefano

Corsini, nel corso di un'audizione in commissione Ambiente del Consiglio regionale, presieduta da Stefano Baccelli (Pd). Corsini, spiega una nota, ha chiarito che a seguito del dissequestro del bacino di carenaggio galleggiante si dovranno «verificare i danni e stabilire chi dovrà accollarsi le spese di riparazione. Solo allora la gara potrà essere ripresa. In ogni caso - ha detto - non credo i tempi saranno lunghi».

Logistica

LOGISTICA, ACCORDO TRA IL PORTO DI NAPOLI E RFI SUGLI INTERPORTI

NAPOLI. Sviluppare il traffico merci da e per il porto di Napoli sfruttando gli interporti campani, fondamentali per la mobilità delle merci dal Mar Mediterraneo al resto d'Italia, e stimolare la crescita dell'intermodalità terrestre e marittima. Sono questi gli obiettivi dell'accordo siglato dal presidente dell'Autorità portuale del mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, e dall'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile. L'accordo, spiega una no-

ta, consentirà all'Autorità di definire attraverso un bando di gara l'impresa ferroviaria che gestirà i collegamenti dal porto di Napoli agli interporti di Nola e Marcianise, pianificando con Rfi la capacità ferroviaria per le movimentazioni dal porto con le strutture retroportuali. Rfi, gestore dell'infrastruttura nazionale, si impegna per il periodo 2017-2020 a soddisfare la richiesta di slot orari da e per il porto di Napoli che serviranno all'impresa ferroviaria per svolgere il servizio.

Ocean Alliance a Salerno, domani la presentazione



Domani, 27 aprile, alle ore 19.30, al Lloyds Baia Hotel di Vietri sul Mare il gruppo Gallozzi e Cma Cgm illustreranno agli operatori e agli utenti del porto di Salerno i nuovi collegamenti marittimi attivati nello scalo, con particolare riferimento al servizio settimanale diretto (ogni venerdì) per gli Stati Uniti (New York, Norfolk, Savannah, Miami). A fare gli onori di casa Nicole Chamard, senior line manager transatlantic trades di Cma Cgm; Paolo Lo Bianco, amministratore delegato Cma Cgm Italia; e Agostino Gallozzi, presidente del gruppo Gallozzi. All'evento interverrà il presidente dell'Autorità Portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito. **Cma Cgm è partner di "Ocean Alliance"** composta dalla compagnia francese, Cosco Shipping, Evergreen Line e OOCL. L'alleanza, con Cma Cgm capofila, ha scelto il porto di Salerno come scalo di riferimento nel Sud Italia. «Si tratta – evidenza Gallozzi – di un passaggio di estrema rilevanza per il porto di Salerno perché si amplia in maniera significativa il ventaglio dei collegamenti intercontinentali disponibili e, nello stesso tempo, si consolida il riconoscimento ai massimi livelli della capacità competitiva del nostro scalo. La decisione di Cma Cgm - continua - di individuare Salerno come punto di riferimento nell'area meridionale dell'Italia conferisce ancora maggiore slancio alle dinamiche dei traffici in atto nel 2017 nel porto. Le nostre proiezioni ci consentono di affermare che la crescita della movimentazione dei contenitori sarà nell'ordine del 20/25 per cento rispetto al 2016. Un risultato non di poco conto che è il frutto del grande lavoro svolto dall'intera comunità portuale salernitana in tutte le sue componenti».

Crociere: invasione di turisti a Cagliari per il 25 aprile

Oltre 5000 passeggeri sbarcati da Britannia e Msc Armonia



(ANSA) - CAGLIARI, 25 APR - Invasione di crocieristi questa mattina a Cagliari: nel porto del capoluogo sardo sono, infatti, approdate contemporaneamente due navi per un totale di 5.300 passeggeri.

Si tratta della Britannia, della P&O Cruise, con 3.200 persone a bordo, e della Msc Armonia, con 2.100 turisti. A beneficiare - anche dal punto di vista del ritorno economico per negozi, bar e ristoranti - dell'arrivo in massa dei crocieristi non solo la città, ma tutto il sud Sardegna grazie alle escursioni in bus tra storia, mare ed enogastronomia.

Molti i turisti che si sono trattenuti in città: in tanti hanno incrociato in via Roma la sfilata del 25 aprile per ricordare la Liberazione.

Non è l'ultimo appuntamento di aprile: giovedì 27 sarà a Cagliari la Star Flyer con cento passeggeri. Il giorno dopo toccherà alla Costa Pacifica con tremila turisti. (ANSA).

La cessione di porzioni di territorio: serve una legge

Aree portuali, "comanda" l' Ars

Beninati: «Authority e assessorato al Territorio non possono chiudere accordi»

Milazzo **Autorità portuale** e assessorato regionale al Territorio non possono chiudere alcun accordo in merito alla cessione delle aree del porto di Milazzo in quanto tale passaggio può essere formalizzato solo attraverso l' approvazione di una norma specifica dell' Assemblea regionale siciliana.

L' ex assessore regionale Nino Beninati interviene a proposito della controversa questione delle aree di competenza della Regione dell' area **portuale** mamertina che risultano essere date solo in concessione all' Authority previo il versamento di un canone, di fatto però coperto dalle spese di manutenzione e "stoppa" quello che viene ritenuto di prossima attuazione.

Beninati sottolinea che già nel 1997 «il ministro dei trasporti e della navigazione era stato costretto ad intervenire a proposito della integrazione della circoscrizione dell' **Autorità portuale** di Messina, ricomprendendo le aree demaniali marittime, le opere **portuali** e gli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa dalla radice del molo Marullo del porto di Milazzo alla foce del torrente Muto, perché nel precedente provvedimento, adottato tre mesi prima (novembre '96) tale integrazione «era stata disposta senza l' acquisizione della previa intesa della Regione Siciliana».

«Ciò - prosegue l' ex deputato - aveva fatto venir meno il decreto che è stato annullato. A quel punto si è reso necessario rifare la procedura con la richiesta del presidente della Regione di riproposizione del decreto e la successiva nota dello stesso presidente (Capodicasa, ndr) con la quale si esprimeva la formale intesa sulla bozza di decreto di estensione della circoscrizione dell' **Autorità portuale** di Messina al porto di Milazzo. Oggi, visto che la cessione di queste ulteriori aree demaniali non si è concretizzata occorre necessariamente l' adozione di un' altra legge di competenza è dell' Ars».

Sulla questione ha preso posizione anche il presidente del consiglio comunale Gianfranco Nastasi. «Ritengo che sia doveroso informare le forze politiche milazzesi di questo problema - afferma Nastasi - anche perché al di là di ogni aspetto è fondamentale che le somme che scaturiscono dai vari canoni vengano impegnati a favore del territorio. A tal proposito ribadisco la necessità che l' **Autorità portuale** metta a disposizione del consiglio comunale i verbali delle riunioni del Comitato **portuale** relativi all' ultimo quinquennio per fare il punto della situazione sugli interventi deliberati per il porto di Milazzo».

Redazionali

Il porto di Messina, tra leggenda e turismo

Il porto di Messina ha tradizioni antichissime e ha da sempre ricoperto un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sociale della città. Lo scalo è uno dei più importanti di tutto il Mediterraneo, posizionato su una delle rotte essenziali per il commercio e ospita ogni anno circa sette milioni di passeggeri, ai quali si aggiungono quelli del traffico crocieristico. Il porto si suddivide in 11 banchine che garantiscono quotidianamente l'imbarco e lo sbarco per pedoni, veicoli e ferrovie. Dal porto di Messina partono traghetti ed **aliscafi** per Salerno, nello specifico dal Molo Norimberga, per le Isole Eolie, da Molo Rizzo, e per la Calabria: è possibile raggiungere sia Reggio Calabria che Villa San Giovanni grazie a collegamenti quotidiani, attivi 24 ore su 24, in partenza da Molo Rizzo e dalla Rada San Francesco. Il terminal passeggeri ospita un ampio salone panoramico dal quale si può ammirare tutta la baia, spaziose sale d'attesa, edicole e servizi di ristoro. All'esterno sono predisposte stazioni taxi, parcheggi auto e garage e a soli 300 metri sono ubicati la stazione ferroviaria centrale e il capolinea degli autobus. Il porto, oltre ad essere quindi un fondamentale snodo commerciale e turistico, è famoso non solo per la sua particolare forma a falce che ne caratterizza l'ansa, ma anche per i miti e le leggende che lo menzionano. Prima fra tutte è la narrazione mitologica legata a Saturno, o Crono, alla quale viene fatta risalire la formazione geologica del porto: la divinità, evirato il padre Urano con una falce, lanciò edirato l'oggetto in direzione dello Stretto originando quella lingua di terra dalla particolare forma. Altra leggenda altrettanto famosa che aleggia intorno allo Stretto di Messina è ovviamente quella di Scilla e Cariddi. Storia narra che la bellissima ninfa Scilla visse nei pressi di Reggio Calabria e fosse solita recarsi sulla spiaggia di Zancle (che in lingua sicula antica significa proprio "falce") per nuotare nelle sue acque limpide. Una sera, mentre era sdraiata sulla spiaggia, notò avvicinarsi verso di lei una strana figura metà uomo e metà pesce, chiamato Glauco. La ninfa impaurita scappò via e il dio marino, disperato dalla fuga della ragazza, si recò dalla maga Circe sperando in un suo incantesimo d'amore. La maga però, folle di gelosia, scagliò una maledizione sulla ninfa la quale si tramutò in un orrendo mostro. Scilla si gettò in mare e raggiunse la grotta di Cariddi, figlia di Poseidone, che Zeus aveva tramutato in una spaventosa bestia marina. Da allora Scilla, colei che dilania, e Cariddi, colei che risucchia, sono nell'immaginario collettivo i mostri che abitano le acque dello Stretto. Queste leggende

hanno origine fin dai tempi più remoti, lo Stretto di Messina è sempre stato infatti un luogo suggestivo e spaventoso e la sua navigazione ha sempre presentato notevoli difficoltà a causa delle sue correnti e vortici, contribuendo così alla nascita di storie mitiche. La realtà è però chiaramente ben diversa, infatti lo Stretto di Messina ed il suo porto sono ad oggi uno snodo commerciale strategico e sicuro punto di arrivo e partenza di numerosi navi ed **aliscafi** ogni giorno.

Milazzo

Il porto necessita di un intervento di dragaggio

OOO Per il completamento della banchina XX Luglio, i cui lavori sono stati interrotti diversi mesi orsono, i tempi si annunciano lunghi, così come per il dragaggio del bacino atteso dagli operatori portuali da oltre un ventennio.

Per quanto concerne il completamento della banchina si attende una variante che potrebbe diventare operativa dopo la prossima estate. Intanto bisogna trovare una soluzione per evitare che la sabbia con il vento finisca dentro i locali e le abitazioni di via Bixio.

Sul porto mamertino è intervenuto ieri il presidente di "Grande porto" Mario Sciotto il quale in una nota si augura che qualcosa cambi. "Abbiamo avuto rassicurazioni dal commissario dell' Autorità portuale - dice Sciotto che la situazione di stallo sarà al più presto superata e che la banchina sarà quanto prima ultimata aggiungendo che occorre risolvere il problema del collegamento porto - asse viario per lo sviluppo del bacino". (*ALA*)

"La Nostra Città"

La lotta ai tir e l' **Autorità portuale** nel mirino del Comitato

Diciassette anni all' insegna delle lotte alla schiavitù del tir. Ieri il "Comitato La Nostra Città" ha celebrato l' anniversario della sua costituzione nel luogo simbolo: il viale Boccetta. «Per il Comitato - scrive Saro Visicaro - il nodo principale è costituito dal ruolo che esercita l' **Autorità portuale** nel sistema messinese. Un ruolo costringitivo. Il comitato **portuale**, costituito in buona parte da enti riconducibili alle società private di traghettamento, decide sulla concessione degli approdi, sulla destinazione d' uso delle superfici della preziosa zona falcata e persino sull' area dell' ex Fiera. Un dominio assoluto, incontrastato e svincolato dal controllo dei cittadini e dalle stesse istituzioni rappresentative democraticamente elette. Nonostante il Comune di Messina sia componente del comitato **portuale**, i cittadini non hanno mai avuto la possibilità di influire concretamente sulle decisioni assunte in questi quattro anni e di portare a conoscenza dei cittadini i verbali e le dichiarazioni di voto in seno al comitato **portuale**. Un modo semplice e chiaro per dare senso compiuto all' esercizio democratico». E invece «non abbiamo nessuna risposta. Al di là di quale sarà il futuro dell' **Autorità portuale**, di quali accorpamenti e logiche prevarranno, la questione principale deve essere quella che riguarda l' esercizio della volontà sovrana dei cittadini».

Porti: a Catania stand su territori accolgono turisti

Crocieristi troveranno informazioni in area scalo



(ANSA) - PALERMO, 26 APR - Il porto di Catania si apre alla città. Questo pomeriggio Comuni Amici dà il via agli eventi dedicati ai crocieristi in arrivo. E' stata creata un'isola proprio nei pressi del terminal dove verranno rappresentati i territori con stand dedicati alla promozione dell'enogastronomia e dell'artigianato tipico. Inoltre è stato organizzato un centro servizi a disposizione dei crocieristi, degli equipaggi ed anche dei visitatori del porto, nel quale potranno essere fornite non solo le informazioni turistiche, a cura della Regione e del Comune di Catania, ma anche un ampio ventaglio di attività di interesse turistico. L'iniziativa si inquadra nel programma e nel progetto di sviluppo del waterfront, voluto dal Comune e dall'Autorità Portuale di Catania.

Il porto di Catania si apre alla città

La rete dei Comuni Amici ha concretizzato un accordo con Catania Cruise Terminal (CCT) per la gestione degli spazi dedicati all'accoglienza dei crocieristi: mercoledì 26 aprile si terrà il primo evento. L'idea muove dal concetto di ospitalità: il turista che arriva porta benessere ed economia e per questo va accolto in modo eccezionale. È stata quindi creata un' "isola" proprio nei pressi del terminal dove verranno rappresentati i Comuni Amici, con la didattica e l'informazione relativa ai territori ma anche con stand dedicati alla promozione dell'enogastronomia e dell'artigianato tipico. Inoltre è stato organizzato un centro servizi a disposizione dei crocieristi, degli equipaggi ed anche dei visitatori del porto, nel quale potranno essere fornite non solo le informazioni turistiche, a cura della Regione e del Comune di Catania, ma anche un ampio ventaglio di attività di interesse turistico. L'iniziativa si inquadra nel programma e nel progetto di sviluppo del waterfront, fortemente voluto dal Comune e dall'Autorità Portuale di Catania. Mercoledì 26 aprile 2017, in occasione dell'arrivo della nave da crociera Mein Schiff 3 (dalle ore 08:00 alle 19:00) con i suoi 2500 passeggeri e 1300 uomini d'equipaggio, si svolgerà un evento dedicato all'accoglienza in tema siciliano. In particolare verranno rappresentati dei momenti importanti delle tradizioni dell'entroterra, come la Pasqua ennese e il Palio dei Normanni di Piazza Armerina, mentre una delegazione di musicisti e figuranti sfilerà dalla Piazza Duomo di Catania sino al terminal crociere. I momenti clou si concentreranno tra le ore 15:00 e le 17:00, quando presso lo spazio antistante il terminal, migliaia di crocieristi potranno assistere alle rievocazioni e agli eventi. La giornata sarà caratterizzata, oltre che dalla presenza delle delegazioni dei comuni di Mazzarino, Aidone, Mirabella Imbaccari, Enna e Piazza Armerina, anche dal corteo del gruppo federiciano di Enna, delle Confraternitas degli incappucciati della Settimana Santa e dei musicisti del Palio dei Normanni, che daranno un caloroso benvenuto e un sentito arrivederci agli ospiti. La delegazione di Enna arriverà con un bus di proprietà dell'Enna Calcio, brandizzato con la mascotte dei Comuni Amici: Gogòl, l'Oscar del sorriso, che dalla Sicilia è diventato testimonial fisso di iniziative virtuose a livello nazionale e non solo. Comuni Amici è la 'rete ideale' di Comuni siciliani nata su iniziativa dell'imprenditore turistico Ettore Messina e fortemente sostenuta dagli assessori dei Comuni coinvolti su tutto il territorio siciliano (tra questi: Aidone, Piazza Armerina, Enna, Mazzarino, Mirabella Imbaccari, Pachino-Marzamemi). Nata nel 2014, l'idea muove dalla voglia di fare rete e dalla necessità di ridurre le spese in un periodo di spending review. Oltre alla promozione integrata, si propone di agire con strategie e offerte mirate per i turisti, dal mare alla montagna, dalla Magna Grecia al Medio Evo, per far conoscere anche le tradizioni e le realtà meno note della meravigliosa terra che è la Sicilia e con l'obiettivo di arrivare a presentare la Sicilia come un vero e proprio Brand.

DICIAMO COSÌ SI PRENDA ESEMPIO DA GENOVA

La stazione marittima, un' altra vergogna

La situazione della stazione marittima è un' altra vergogna della città. Prendiamo esempio da Genova.

Ma possibile che sono anni che si accolgono i **crocieristi** sotto gazebo e la bellissima stazione marittima di **Palermo**, che doveva diventare come quella di Napoli (una sorta di galleria con bar, negozi, ristoranti, tabacchi dando così lavoro a tanti operatori del commercio), sia ancora chiusa ed abbandonata.

Ricordo alcuni esponenti politici (senza fare nomi poiché siamo in piena campagna elettorale) che, appena insediati a Palazzo delle Aquile, dissero che sarebbe stata riaperta in pochi mesi. Sono passati ben 5 anni dal loro insediamento e ancora è tutto fermo. Ma come si fa a non capire che **Palermo**, l' Antica Panormus con tutto il porto, ha bisogno di riaprirsi al mare?

Faccio un esempio: Genova, con la sua allora candidatura a Capitale della Cultura, abbatté il muro del porto, ne fece una passeggiata magnifica con palme, panchine, l' Arena del Mare con la famosa Bolla di Renzo Piano, una palla enorme fatta di vetro trasparente. Tutto quello che era il porto vecchio, squallido con capannoni e container, è diventato un luogo di attrazione turistica con tanto di Acquario, caffè, bar, ristoranti. E parliamo di un porto, quello di Genova, in pieno centro storico sotto l' egida della soprintendenza. Spero che i soldi che arriveranno per la nomina di capitale della Cultura vengano spesi davvero come si fece a Genova in questo caso per opere che sono rimaste alla città e non per futili passerelle e manifestazioni per accontentare amici e compari.

Grecia, i tedeschi si comprano il porto di Salonicco

di **Marcello Busi**

Il porto greco di Salonicco è stato aggiudicato a un consorzio internazionale a guida tedesca. Si tratta della seconda maggior privatizzazione nell'ambito del piano imposto al Paese ellenico dall'Unione Europea e dal Fondo Monetario Internazionale in cambio dei prestiti. Lo scorso 12 aprile sono stati privatizzati ben 14 aeroporti regionali, venduti in concessione al gestore tedesco Fraport per 1,2 miliardi di euro.

Tra questi c'è anche l'aeroporto di Salonicco. Adesso tocca invece al porto della seconda città greca. Il consorzio guidato dal private equity tedesco Deutsche Invest Equity Partners (Diep) ha offerto 231,92 milioni di euro per il 67% del capitale della Thessaloniki Port Authority. Gli altri componenti del consorzio sono Terminal Link (sussidiaria della francese Cma Cgm, società di trasporti container) e la Belterra Investments del finanziere russo-greco Ivan Savvidis. Sia il porto che l'aeroporto di Salonicco sono quindi in mani straniere. Mentre il porto del Pireo è già da tempo di proprietà della cinese Cosco. Le prossime mosse del governo greco riguarderanno la vendita del 35,5% della compagnia energetica Hellenic Petroleum e del 5% di Ote, la più grande azienda telefonica del Paese. (riproduzione riservata)

Croazia, incidente in mare: due morti e cinque dispersi

Zagabria - In una collisione avvenuta nel mare davanti a Dubrovnik, tra una piccola nave della Capitaneria di porto e un gommone sono morte due persone, due sono rimaste ferite, mentre cinque sono ancora considerate disperse.



Zagabria - **In una collisione avvenuta ieri sera tardi nel mare davanti a Dubrovnik, nell'estremo sud della Croazia, tra una piccola nave della Capitaneria di porto e un gommone sono morte due persone, due sono rimaste ferite, mentre cinque sono ancora considerate disperse.** Secondo la stampa tutti i morti e dispersi al momento dello scontro si trovavano sul gommone. Si tratta di cittadini croati di Dubrovnik, il proprietario e dipendenti di un ristorante locale. Sembra che il gommone non avesse attivo alcun sistema di navigazione notturna, né fosse visibile al radar. Dalle prime ore di questa mattina, le squadre di salvataggio stanno cercando di recuperare le cinque persone ancora disperse.