



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti – Nomine Presidenti** (Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Trieste:

"...**Autorstrade del mare, Crescita traffici...**"(Il Piccolo, Ansa, Il secolo XIX)

"...**Nasce hub industriale...**"(Il Nautilus)

Venezia:

"...**Venice Blue Flag 2017...**"(Il Nautilus, Ansa)

Genova:

"...**Parte il tavolo degli operatori...**" (Il Secolo XIX)

"...**Primo porto operativo sulla piattaforma Logistica Nazionale...**"(Tir)

La Spezia:

"...**unico italiano all'Asian Freight Logistics ...**" (Il Nautilus, ansa, Ferpress)

Livorno:

"...**I cinesi sono interessati alla Darsena Europa ...**" (Corriere Marittimo, Ferpress, Il Tirreno, La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX, La Nazione)

"...**Rossi: Grandi Monili...**" (Il Tirreno)

Cagliari:

"...**Arrivati tremila turisti...**" (Ansa)

Bari:

"...**il Salone si annuncia a gonfie vele ...**" (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...**Ribadiamo l'autonomia dell'Authority...**"(Tempo stretto, Gazzetta del sud)

Palermo:

"...**incontro anello ferroviario...**" (Ferpress)

Notizie dai porti italiani

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

PRIMA RIUNIONE DEL TAVOLO DI COORDINAMENTO: LA NUOVA DIGA DI GENOVA TRA LE PRIORITÀ

Porti, l'ultima battaglia della riforma

Mancano ancora tre presidenti al Sud; per Cagliari in pole Monti (Assoporti)

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'ultimo segnale di rivolta, almeno in ordine di tempo, arriva dalla Sardegna.

Una sfilza di senatori del Movimento 5 Stelle, capitanati dal sardo Roberto Cotti, ha presentato un'interrogazione al ministro Graziano Delrio per sapere quali siano i motivi della mancata nomina del presidente dell'Authority del mare di Sardegna e in quali tempi si ritenga di procedere con la proposta. Perché ormai sono passati mesi dall'entrata in vigore della riforma e alcuni casselli della governance delle quindici Autorità di sistema, ancora faticano ad incastrarsi. E lo sbarco sulle isole italiane sembra essere ostico per il ministero: in Sicilia c'è stata una lunga battaglia tra Delrio e Crocetta, poi Andrea Annunziata, ex numero uno di Salerno, l'ha spuntata e ora è pronto per Catania. A Palermo sembrava fatta per Pa-

squalino Monti, ma l'ex numero uno di Civitavecchia potrebbe adesso diventare la pedina in grado di risolvere lo stallo in Sardegna. Raccontano fonti politiche (confermate da diversi operatori di Cagliari) che il presidente di Assoporti sarebbe la carta che il ministero vuole giocare per spegnere l'incendio di polemiche politiche che sta divampando nell'isola. Perché, come scrivono i senatori grillini, si è perso troppo tempo e ora ci sono due emergenze: «La compagnia dei lavoratori portuali di Cagliari versa in una situazione economica gravissima, tale da mettere a repentaglio posti di lavoro e l'operatività del porto commerciale» e «si assiste a un sensibile rallentamento negli investimenti e nell'adeguamento infrastrutturale nei porti gestiti dalle Autorità portuali commissariate». L'altro pezzo di riforma rimasto incompleto, è il tavolo di coordinamento delle Authority, quello che Luigi Merlo avrebbe dovuto presiedere, ma poi l'ex numero uno dello

scalo di Genova, è diventato dirigente di Msc. Mercoledì c'è stata la prima riunione con tutti i presidenti. A dirigere i lavori il consigliere del ministro Ivano Russo. A dettare l'agenda invece è stato Ennio Cascetta, il numero uno della struttura di missione del Mit. La linea è chiara e non è una novità: le grandi infrastrutture, senza il coordinamento di Roma, non si faranno più. E l'esempio virtuoso citato da Cascetta è stata la realizzazione della nuova diga lanca, perché strategica non solo per Genova, ma per l'intero sistema portuale. Per la prossima riunione al Mit contano di avere completa la squadra dei quindici presidenti delle Autorità di sistema, ma i tempi stringono.

In Campania, poi, è stato risolto il mistero dell'accorpamento tra Napoli e Salerno: come scrive *Il Mattino*, sono stati concessi otto mesi di proroga al porto salernitano e così il segretario generale Francesco Messineo dovrebbe andare a ricoprire il ruolo di commissario dello scalo.

di SIMONE GALLOTTI

INDIPENDENZA

Salerno ha ancora otto mesi di autonomia, poi la fusione con Napoli



Il terminal container di Cagliari e Cagliari

Le autostrade del mare: l'Europa punta su Trieste

Martedì operatori dello shipping e del trasporto intermodale a convegno con il coordinatore Ue Brian Simpson. Dal 2010 mobilitati fondi per 2 miliardi

In gioco i finanziamenti comunitari e le strategie per lo sviluppo dei corridoi marittimi che si sviluppano dal Mediterraneo al Baltico

di **EMER**

Trieste capitale delle autostrade del mare. Le politiche europee per i grandi corridoi marittimi che si sviluppano dal Mediterraneo al Baltico saranno al centro martedì del convegno «Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti» al quale parteciperà alla Stazione Marittima Brian Simpson, coordinatore Ue per le Autostrade del mare.

Le istituzioni europee e italiane si concentreranno sulle strategie di un settore in forte sviluppo. Le Autostrade del mare sono l'unico fronte por-

tuale che ha saputo resistere all'urto della crisi del 2008, registrando anche una crescita. Nel 2007 le merci movimentate con i container da terra-mare erano 61 milioni di tonnellate, nel 2013 sono cresciute a 90 milioni (+13% complessivo in otto anni). Nel 2007 sono state movimentate nei porti italiani 509 milioni di tonnellate di merci, cifra mai più raggiunta negli anni successivi. Nel 2016, secondo i dati Anasporti, il flusso si è arricchito a 443 milioni di tonnellate (+13% complessivo in otto anni). Occorre quindi mobilitare al massimo i fondi europei. Fino ad oggi per le Autostrade del mare sono stati distribuiti circa 2 miliardi di euro.

«Dal 2010 la direzione generale Moe della Commissione europea ha messo il concetto di Autostrade del mare a tutta parte marittima delle reti Tm. Oltre ai progetti tradizionali sono diventati finanziabili anche i progetti trasversali che sono rilevanti per il trasporto marittimo», spiega Azzurro Picco, amministratore delegato di Uet. Infatti oltre ai progetti tradizionali sono diventati finanziabili anche piani trasversali che siano rilevanti per il trasporto marit-

timo e quindi tutta la catena logistica e le reti di trasporto. Ecco perché le autostrade del mare sono diventate sia strumento di sviluppo della politica europea nell'intero settore marittimo per finanziare tecnologie mirate alla protezione dell'ambiente (ad esempio con l'uso di gas naturali per le navi) e all'integrazione del sistema marittimo nella parte terrestre e logistica. L'obiettivo è quello di accelerare l'integrazione della catena logistica realizzando corridoi veloci per lo smaltimento delle procedure doganali.

La conferenza affronterà anche la possibilità di puntare a Trieste le grandi opere mirate legate alle politiche che la Commissione europea sta dedicando al settore. Iniziative che sono in sintonia con le strategie già avviate con l'autostrada del mare Trieste-Turchia (una ventata di traghetti alla settimana) che è la prima del Mediterraneo e la terza al mondo per quanto riguarda i traghetti ro-ro. «Nel 2016 i volumi di traffico delle navi a piombato (ro-ro) hanno superato quello dei container», spiega Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Scaeria Portuale del Mare Adriatico Orientale. Per questo siamo

molto attenti nell'utilizzo dei fondi Ue. In questi giorni il porto di Trieste ha ottenuto un finanziamento di circa 2 milioni per il bandimento fra il Molo Quinto e Sesto già in fase di progettazione.

L'incidente che i traffici marittimi straripanti hanno sul totale dell'attività dei porti italiani è cresciuta considerevolmente dal 15,95% del 2007 al 20,41% del 2015. Soprattutto si è registrato il clamoroso sorpasso sul traffico merci containerizzato, che al principio degli anni 2000 rappresentava la merce regina su cui si basavano quasi interamente l'indice di crescita e le prospettive di investimento di un porto. Trieste, nel trasporto container, deve competere con la concorrenza di Capodistria che sta registrando mesi di crescita a due cifre grazie soprattutto al basso costo del lavoro.

La seconda parte della conferenza si concentrerà sul corridoio logistico che collega Turchia, Italia, Venezia Giulia e Baviera; interverranno rappresentanti di tutti gli attori interessati, inclusa l'interporto di Trieste, sempre più un'estensione del porto. Si parlerà anche dei collegamenti con la Bassa, sanciti da un recente accordo di cooperazione fra Regione Fvg e Land Bayern.

AVI

A Trieste giornata europea sulle Autostrade del Mare

Summit operatori e istituzioni Ue-Italia su interconnessione



(ANSA) - TRIESTE, 24 MAR - Sarà un evento di portata mediterranea ed europea per tutti gli attori interessati alle Autostrade del mare e alle politiche Ue che le riguardano. È il convegno "Motorways of the sea. The maritime dimension of the Ten-T Network - Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti" che si terrà martedì a Trieste.

La conferenza, promossa da Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di sistema portuale del mar Adriatico Orientale, affronterà tre temi. Il primo sarà la possibilità di portare a Trieste le grandi opportunità legate alle politiche che la Commissione europea sta dedicando alle Autostrade del mare: iniziative che sono in sintonia con le linee già avviate da Trieste con la Turchia.

Saranno presenti autorità europee come Brian Simpson, Coordinatore Ue per le Autostrade del mare, e Wojciech Sopinski, adviser del Coordinatore. La presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, e il direttore dell'Agenzia delle dogane Giuseppe Peleggi si confronteranno sulle prospettive italiane e regionali delle Autostrade. Seguirà un'analisi delle buone pratiche già avviate nel territorio europeo.

La seconda parte della conferenza si concentrerà sul corridoio logistico che collega Turchia, Friuli Venezia Giulia e Baviera: interverranno rappresentanti di tutti gli attori interessati, incluso l'interporto di Trieste, sempre più un'estensione del porto. Il corridoio verrà analizzato concretamente in tutti i suoi aspetti, dalla Turchia passando per il porto di Trieste, dal ruolo della cura del ferro al collegamento con la Baviera, sancito da un recente accordo di cooperazione fra Regione Fvg e Land Bayern.

La terza parte della conferenza sarà dedicata alle tecnologie implementate dal Porto di Trieste: innovazioni che sono riuscite a fare dello scalo uno dei più evoluti in termini di automazione e gestione automatizzata della sicurezza. Verrà inoltre presentata in anteprima una soluzione tecnologica che contribuirà a semplificare l'accesso al porto da parte dei camion, eliminando il problema della coda che si creano a volte in fase di accesso.

La conferenza è organizzata da The Medi Telegraph e da On the MoS Way, in collaborazione con la Regione Fvg e l'Autorità di sistema portuale, e ha come sponsor DbA Lab, Cassa di risparmio del Friuli Venezia Giulia e la società Circle.

Porti: D'Agostino, Autostrade mare salvano economia marittima

No sviluppo mondiale. Italia successo rapporti inframediterranei



(ANSA) - TRIESTE, 26 MAR - "Oggi in Italia Trieste è una delle capitali delle autostrade del mare, la sola con caratteristiche internazionale perché gli altri porti, anche con numeri importanti, fanno sostanzialmente cabotaggio nazionale".

A sostenerlo è il presidente dell'Autontà di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, anticipando i temi di un incontro internazionale sul tema, in programma per martedì a Trieste.

Per D'Agostino "vanno dunque rivalutati il ro ro e le autostrade del mare, forma migliore per gestire i traffici inframediterranei. Mentre tutti parlavano della Via della Seta, compreso il sottoscritto, non dobbiamo dimenticare che se quest'anno i porti italiani hanno numeri interessanti, lo devono ai traffici inframediterranei".

D'Agostino è convinto che, "con il problema del traffico container e dopo un 2016 molto difficile anche per i grandi come Maersk o Cma, occorre adesso puntare sul valore e sulla qualità dei flussi più che sui grandi numeri, visto anche che le previsioni di espansione, di grandi sviluppi non sono state rispettate. Negli ultimi due anni a Trieste abbiamo avuto una acquisizione del terminal container da parte di Msc; una nuova concessione per Samer che così amplia l'estensione della propria area, facendo investimenti tutti privati sul terminal ferroviario; una acquisizione di Ekol dal punto di vista dell'infrastruttura con soldi privati. E' insomma un porto che sta consolidando rapporti con grandi player internazionali", ha proseguito D'Agostino. "Su tre terminal che abbiamo, perché il traffico importante si fa lì, semirimorchi e container, c'è stato un consolidamento e un investimento dei privati, una situazione che non esiste da nessuna altra parte".

Turchia: D'Agostino (Porto Trieste), ruolo strategico Italia

Scalo è testa ponte tra Istanbul ed Europa centrale.

(ANSA) - TRIESTE, 26 MAR - "Dal punto di vista commerciale, della logistica e dei trasporti, in un momento di crisi come questo tra la Turchia e alcuni Paesi dell'Europa, il ruolo dell'Italia e in particolare di Trieste, potrebbe diventare strategico". A sostenerlo è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, sottolineando gli ottimi rapporti con operatori turchi che di recente hanno anche fatto forti investimenti nello scalo tergesteo, punto nodale di scambi tra Istanbul e numerosi Paesi europei, in entrambe le direzioni, dove è molto sviluppato il trasporto intermodale.

"La Turchia ha bisogno di Europa. Naturalmente, Trieste è la testa di ponte, e l'Italia potrebbe far da garante. Chi ha già rapporti con la Turchia potrebbe consolidarsi in un momento politico critico. A meno che non si arrivi a una crisi completa, ma allora salterebbe ogni equilibrio".

Il Porto di Trieste ha rapporti molto peculiari con gli operatori turchi, 'Ekol' e 'UN ro ro', ritenuti "soggetti di qualità": "Sono da una parte armatori, cioè proprietari delle navi - spiega ancora D'Agostino - poi sono anche proprietari dei camion che salgono sulle navi, e ciò è già quasi una realtà unica a livello internazionale; sono terminalisti, sia in Turchia che in Italia, e infine sono gestori della catena intermodale ferroviaria. Non sono proprietari dei treni ma commercialmente li gestiscono". Un realtà che D'Agostino considera un "grosso vantaggio" perché "significa avere in pratica un unico interlocutore, che governa tutte le catene logistiche che vanno dalla Turchia fino alla Scandinavia o a San Pietroburgo". Un ro ro ed Ekol "non più 'clienti' del porto ma partner, con i quali puoi sedere intorno a un tavolo e decidere dove deve andare il porto domani, soggetti che sono ben felici se aumenti il valore delle attività".

Porti: Trieste, crescita a due cifre (+20,99%) a gennaio

Movimentazione merci +8,7%, treni +16,7% e Rinfuse liquide +12,2%



(ANSA) - TRIESTE, 26 MAR - Aumenti a due cifre a gennaio (sullo stesso mese 2016) per il primo porto italiano in quanto a volume di merci. L'impennata si registra nella movimentazione di contenitori/Teu, che sale a 38.292 (+20,99%) mentre complessivamente la Movimentazione merci gennaio 2017 è stata di 5.139.356 tonnellate (+8,66%). Tipico per lo scalo triestino, la gran parte della movimentazione dalla voce "Rinfuse liquide", pari a 3.973.052, è in crescita del 12,23%, così come le Merci varie (1.134.001; +11%). Aumento a due cifre anche per i treni (Porto industriale e nuovo Porto franco): 629 nel gennaio scorso (+16,70). Crolla, invece, il traffico - decisamente marginale per l'attività del Porto di Trieste - di Rinfuse solide: da 167.865 tonnellate a 32.303 (-80,76%). Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, ha segnalato in particolare la "buona ripresa del traffico container".

DOMANI A TRIESTE IL FORUM "MOTORWAYS OF THE SEA" ORGANIZZATO DA THE MEDITELEGRAPH

«Ferrovie e servizi, i traffici portuali crescono solo così»

D'Agostino (Authority): «Determinante investire sulle connessioni intermodali»

IL COLLOQUIO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Non solo container, ma anche e soprattutto traffico ro-ro non accompagnato. Per Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e numero uno dello scalo giuliano, le Autostrade del mare rappresentano il futuro per i traffici marittimi che toccano Trieste, l'unico porto in Italia con caratteristiche internazionali perché gli altri, anche con numeri importanti, fanno sostanzialmente cabotaggio nazionale. «La forte integrazione intermodale e l'efficienza del nostro sistema ferroviario - spiega D'Agostino - garantiscono ai nostri clienti soluzioni che non si trovano in nessun altro porto d'Italia, motivo per cui Trieste è destinata a crescere nel tempo non solo in termini di quantità di volumi movimentati, ma anche nella qualità offerta alle aziende che operano nel sistema logistico».

E proprio la competitività nel trasporto intermodale, in sviluppo delle Autostrade

del mare e quali finanziamenti europei sono a disposizione delle aziende che operano nel mondo dello shipping e della logistica, saranno i principali argomenti che saranno affrontati domani, alla Stazione marittima di Trieste, in occasione del primo Forum "Motorways of the Sea - The maritime dimension of the Ten-T Network", organizzato dalla testata online *The Mediatelegraph* in cooperazione con la Regione Friuli Venezia Giulia e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. Le iscrizioni all'evento hanno già raggiunto le 200 unità con operatori provenienti anche da Turchia, Egitto, Austria e Germania. I lavori inizieranno alle 9 e si concluderanno alle 18. Tra i relatori, oltre a D'Agostino, Brian Simpson (coordinatore Ue per le Autostrade del mare), Debora Seracchiani (presidente Regione), Francesco Benevolo (direttore Ram), Alessandro Marino (segretario generale Camera di commercio Italo-Tedesca) e Giuseppe Peleggi (Agenzia delle dogane).

Nel primo mese di quest'anno, il porto di Trieste ha fatto registrare una netta

crescita rispetto allo stesso mese del 2016. Nello specifico i contenitori sono saliti a quota 38.202 teu (+20,99%), mentre complessivamente la movimentazione merci a gennaio 2017 è stata di 5.139.356 tonnellate (+8,66%). Bene le rinfuse liquide (+12,23%), così come le merci varie (+11%). Aumento a due cifre anche per i treni: 629 nel gennaio scorso (-16,70%). «Nonostante una situazione geopolitica piuttosto complicata che riguarda almeno la metà dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo - prosegue il presidente del porto di Trieste - dal punto di vista commerciale, della logistica e dei trasporti, in un momento di crisi come questo tra la Turchia e alcuni Paesi dell'Europa, il ruolo dell'Italia e in particolare di Trieste, potrebbe diventare strategico». «La Turchia ha bisogno di Europa - spiega D'Agostino - e Trieste è il portofinale per tutti questi traffici che arrivano da Sud e sono diretti verso i mercati del Centro-Europa, ma non solo». Lo scalo giuliano è sicuramente il porto italiano dove, anche negli ultimi mesi, aziende turche operative nel settore logistico - come Ekol

e I.N. Ro-Ro - hanno maggiormente investito. «Si tratta di gruppi che ormai non sono solo clienti delle nostre banche, ma sono diventati partner a tutti gli effetti: soggetti con i quali si può parlare di sviluppo ma che soprattutto spingono per la crescita del sistema portuale triestino», sottolinea ancora una volta il presidente del porto.

Non a caso, al primo forum "Motorways of the Sea - The maritime dimension of the Ten-T Network" (le iscrizioni gratuite si accettano ancora sul sito www.themeditelegraph.com), sarà dato grande risalto agli ottimi rapporti commerciali fra Trieste e la Turchia, relazioni che consentono allo scalo di avere una visione d'insieme di tutte le catene logistiche che vanno da Istanbul fino alla Scandinavia e San Pietroburgo, chiude D'Agostino.

www.traditelegraph.it
© 2017 - 10/01/2017 - 10/01/2017

AUTOSTRADE DEL MARE

Al convegno interverrà anche Brian Simpson, coordinatore dell'Unione europea

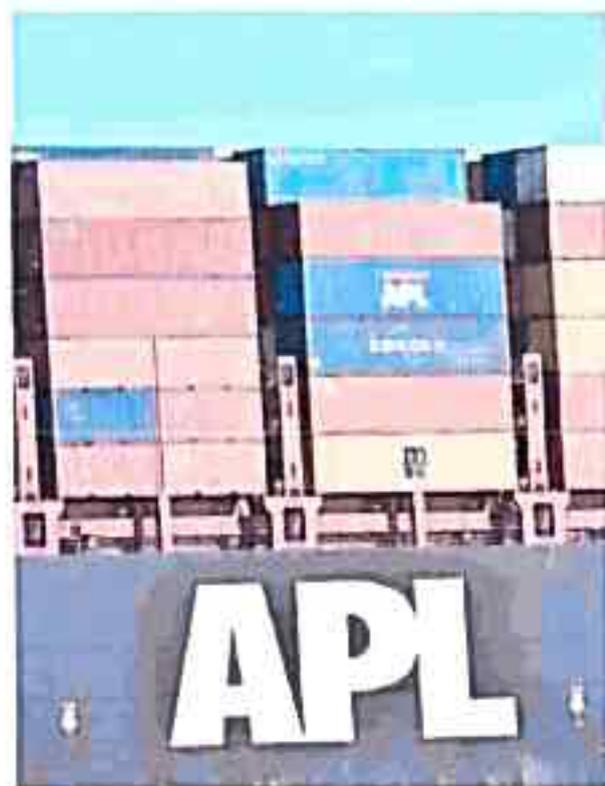
SCALO IN SALUTE

A gennaio le merci a Trieste sono cresciute dell'8,6%, i treni del 16,7%



L'allestimento del Forum di Trieste

Foto: Enric



Il trasporto merci è al centro del convegno di domani

Il Nautilus

Nasce hub industriale nel porto di Trieste



TRIESTE – Un hub industriale 4.0 ad alta innovazione, con l'obiettivo di impiantare nel porto di Trieste nuove attività produttive e sfruttare le ricadute che l'alta ricerca e il regime di porto franco possono dare alle aziende che vogliono lavorare in collegamento con le infrastrutture della logistica portuale. Sono queste le finalità del progetto Freeway Trieste, iniziativa nata da una partnership pubblico-privata fra Area Science Park e Samer & Co Shipping Spa, presentata oggi nel capoluogo giuliano. Il progetto è appena partito e i suoi promotori contano di registrare l'arrivo della prima impresa entro la fine dell'anno.

Al momento sono una decina le aziende italiane ed estere che hanno dimostrato attenzione per l'opportunità. I settori verso cui Freeway Trieste si sta rivolgendo sono quelli dei materiali strategici, del chimico farmaceutico e biomedicale, dell'Ict per l'industria, della componentistica industriale e dell'economia circolare con cicli di recupero. Come spiegato dal direttore di Area, Stefano Casaleggi, "sono già state individuate aree industriali, connessioni marittime e ferroviarie, laboratori di eccellenza.

Stiamo lavorando su 80mila mq di scoperto e 65mila di coperto nell'area industriale retroportuale, 1600 mq di uffici e 520 metri di banchina. Il sistema pubblico vuole avviare un processo evolutivo e dare delle regole, su cui si innesterà – ha concluso Casaleggi – l'iniziativa privata per garantire lo sviluppo industriale innovativo per il prossimo ventennio".

Venice Blue Flag 2017



VENEZIA – Questa mattina a Cà Farsetti, sede del Comune di Venezia, è stato firmato il Venice Blue Flag, accordo volontario tra Comune di Venezia, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e le compagnie di navigazione crocieristica che scalano il porto di Venezia.

Grazie al Venice Blue Flag, le compagnie di navigazione si impegnano a utilizzare combustibili con un basso tenore di zolfo (meno dello 0,1% di molto inferiore a quanto previsto dalle normative UE e italiane) non solo durante lo stazionamento in porto ma anche lungo i canali portuali a partire dalla bocca di porto. Il Venice Blue Flag, che si rinnova annualmente dal 2007 e che conferma la mission green del Porto di Venezia, si traduce in una significativa riduzione di emissioni inquinanti nell'aria.

Per l'edizione 2017 sono state introdotte alcune novità che riguardano la trasparenza: i risultati dei controlli effettuati dalla Capitaneria di Porto verranno pubblicati sul web e le Compagnie firmatarie accettano di comunicare la conformità o meno al "Venice Blue Flag" in base ai controlli effettuati. In alternativa, le compagnie potranno comunicare tempestivamente alla Capitaneria di Porto l'uso di diversi sistemi ugualmente efficaci come i filtri "scrubber".

Ambiente: Venezia; siglato accordo 'Blu Flag 2017' per navi

Documento impegna a ridurre al minimo emissioni nocive



(ANSA) - VENEZIA, 24 MAR - Il Comune di Venezia, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico e 41 compagnie di navigazione hanno sottoscritto questa mattina a Ca' Farsetti l'accordo volontario "Venice Blue Flag 2017", per limitare al minimo le emissioni nocive delle navi in arrivo in città. Alla stesura dell'accordo ha collaborato anche la Capitaneria di porto. Alla firma erano presenti, oltre all'assessore comunale all'Ambiente, Massimiliano De Martin, al presidente Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico, Pino Musolino, e ai rappresentanti delle compagnie crocieristiche il presidente di Venice Terminal Passeggeri, Sandro Trevisanato, e il direttore di Clia (Cruise Lines International Association) Italia, Francesco Galietti.

"Per l'Amministrazione comunale - ha detto l'assessore De Martin - è stato importante innanzi tutto estendere la valenza dell'accordo a 12 mesi. Pur consapevoli del fatto che l'attività crocieristica cala nei mesi invernali, vogliamo che l'attenzione all'ambiente sia garantita sempre".

Con il documento, le compagnie di crociera si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle loro navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa, e questo non solo all'ormeggio, ma anche durante la navigazione e le fasi di manovra all'interno dell'area portuale di Venezia. Inoltre, le macchine di bordo saranno gestite in modo da ridurre il più possibile le emissioni nocive dei gas di scarico.

GENOVA, PARTE IL TAVOLO DEGLI OPERATORI

GENOVA. Il presidente **BSP Authority** di Genova e Savona, Paolo Signorini ha convocato il 7 aprile il tavolo di partenariato dello scalo. È l'ultimo organo della governance del porto. Ne fanno parte: Marco Novella e Marco Bisagno (Confindustria), Gilberto Danesi (terminalist), Alessandro Pitto (Fedespedi), Paolo Marsano (Assologistica), Guido Porta (Fercargo), Torzetti, Ascheri e Gulli (sindacati), Manzani e Ferrarini per Confcommercio, Alberto Banclero per gli agenti.

RAZIONALIZZARE, VELOCIZZARE E MIGLIORARE L'EFFICIENZA E INCREMENTARE GLI STANDARD DI SICUREZZA, MONITORARE

Da alcune settimane l'esercizio della piattaforma logistica è stato affidato a un gestore che dovrà occuparsi del suo sviluppo e della sua attuazione.

"Abbiamo effettuato l'assegnazione definitiva a un raggruppamento composto da Enterprise Services - che è una costola di Hp Corporation - assieme con Vitrociset e Fai Service.

Si tratta di una concessione per 20 anni che vale 800 milioni di euro solo per i servizi base e che con servizi aggiuntivi può arrivare a 1,5-2 miliardi. Siamo parlando di un partenariato pubblico-privato in cui il pubblico, rappresentato da Uirnet, fa il concedente e controlla mentre il privato opera sul mercato, determinando condizioni di razionalizzazione dei servizi all'interno del comparto logistico nazionale".



Roberto De Gennaro



Genova primo porto italiano operativo sulla Piattaforma Logistica Nazionale

L'area movimentata più di **1 milione di container** tramite **8000 trasportatori e 4000 mezzi** in entrata e uscita al giorno

Servizi già attivi:

CORSIA PREFERENZIALE PER LE MERCI che permette grazie all'interconnessione degli attori coinvolti, l'organizzazione a monte delle operazioni;

PREAVVISO DI ARRIVO una sorta di check in on line che accorda i tempi di attesa al varco di circa 30 minuti, velocizza e semplifica le procedure di deposito del carico, compresi gli adempimenti doganali.

SERVIZI NEGLI SNODI LOGISTICI; RIDURRE GLI SPRECHI MERCI PERICOLOSE NELL'INTERO PROCESSO DELLA FILIERA



Fra i progetti avviati dalla piattaforma è partita ora una nuova collaborazione col porto di Genova. Di che si tratta?

La Piattaforma Logistica Nazionale sta attivando all'interno dello scalo genovese un sistema di controllo e di check-in.

Il porto è una struttura in cui avvengono movimenti di merci e di persone estremamente vasti. I container che salgono e scendono devono esser gestiti. La piattaforma logistica è in sostanza il sistema a cui viene agganciato l'impianto di gestione del porto. Ogni porto è considerato come un nodo; ognuno di essi è dotato di un software interno piuttosto complesso, il Port Community System, che verifica dettagliatamente tutti i movimenti di merci e gestisce l'informazione attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale.

La piattaforma finisce, così, per esser il big data al servizio di tutta la logistica del Paese; dati che possono essere impiegati anche per altri settori, come la sicurezza.

Si può utilizzare il sistema per fronteggiare minacce terroristiche come quelle che hanno coinvolto i tir?

Innanzitutto, è necessario fare una dichiarazione di principio: il rischio è un'entità che non si può eliminare, ma si può solo mitigare o trasferire. Per quel che riguarda l'utilizzo della piattaforma in questa direzione sono necessari due elementi: un sistema del valore di 300-400 euro con cui equipaggiare i mezzi e un'infrastruttura fissa che lancia un segnale captato dall'apparato di bordo dei veicoli in modo che vengano riconosciuti. Inoltre, se nel mezzo viene montata una telecamera da 100 euro - stiamo parlando quindi di investimenti minimi - si può vedere subito se all'interno della cabina di guida sta succedendo qualcosa di anomalo. Per fare questo occorre utilizzare strumenti tecnologici ormai perfezionati che permettono di identificare in maniera inequivoca il mezzo che si presenta in entrata in uno dei varchi d'ingresso delle nostre città. Si tratta di tecnologie di per sé semplici, ma collegate a un sistema complesso - come la Piattaforma Logistica Nazionale che gestisce tutte queste informazioni su scala nazionale - ciò rende più difficile la possibilità che un camion piombi addosso alla gente che sta facendo shopping, ad esempio.

Quali sono gli altri progetti all'orizzonte?

C'è una scaletta di interventi sulle autorità di sistema che si va definendo; potrei dire che da Ravenna a Taranto a Gioia Tauro a Messina, si configura un intervento a cascata poiché le 15 Autorità di sistema portuali (previste dalla Riforma della portualità e della logistica, vedi articolo Tir n. 199 pagg. 20-23, NdR) dovranno auspicabilmente essere legate alla Piattaforma Logistica Nazionale, pur nella loro autonomia, da una struttura software denominata Modello Unico di PCS, realizzato in collaborazione con Assoporti Servizi.

Il Nautilus

Porto di La Spezia: unico italiano all'Asian Freight Logistics



LA SPEZIA – Il porto della Spezia è l'unico scalo italiano inserito nella shortlist del premio Asian Freight, Logistics and Supply Chain 2017, della Asia Cargo News, tra le più importanti riviste mondiali del settore. Insieme allo scalo ligure compaiono porti europei come Rotterdam, Barcellona, Amburgo, Anversa.

Una candidatura che si fa forte della presenza tra i finalisti della categoria miglior terminal container in Europa anche del La Spezia Container Terminal di Contship Italia. In corso la fase finale della campagna di comunicazione dell'Autorità di Sistema Portuale per far votare gli operatori del settore per ottenere il premio internazionale, consegnato a fine giugno a Singapore.

"L'evoluzione dei servizi offerti dalle alleanze globali, dal primo di aprile, confermerà alla Spezia il numero di scali e connessioni con l'Asia – scrive l'authority -

Tutte e tre le alleanze globali scaleranno infatti LSCT con quattro servizi settimanali potendo contare su collegamenti intermodali e stradali veloci ed efficienti verso i mercati interni italiani e oltralpe".

Porti: La Spezia unico italiano all'Asian Freight Logistics

Tra i concorrenti Rotterdam e Barcellona



(ANSA) - LA SPEZIA, 24 MAR - Il porto della Spezia è l'unico scalo italiano inserito nella shortlist del premio Asian Freight, Logistics and Supply Chain 2017, della Asia Cargo News, tra le più importanti riviste mondiali del settore. Insieme allo scalo ligure compaiono porti europei come Rotterdam, Barcellona, Amburgo, Anversa. Una candidatura che si fa forte della presenza tra i finalisti della categoria miglior terminal container in Europa anche del La Spezia Container Terminal di Contship Italia. In corso la fase finale della campagna di comunicazione dell'Autorità di Sistema Portuale per far votare gli operatori del settore per ottenere il premio internazionale, consegnato a fine giugno a Singapore. "L'evoluzione dei servizi offerti dalle alleanze globali, dal primo di aprile, confermerà alla Spezia il numero di scali e connessioni con l'Asia - scrive l'authority -

Tutte e tre le alleanze globali scaleranno infatti LSCT con quattro servizi settimanali potendo contare su collegamenti intermodali e stradali veloci ed efficienti verso i mercati interni italiani e oltralpe*.

La Spezia: il premio AFLAS nomina il porto come uno dei migliori scali in Europa

(FERPRESS) – La Spezia, 24 MAR – Il porto della Spezia è stato inserito nella shortlist del premio Aflas 2017 (Asian Freight, Logistics and Supply Chain), premio indetto da Asia Cargo News, una delle più importanti riviste mondiali dello shipping e della logistica.

Lo scalo spezzino è presente come unico in Italia, nella categoria dei migliori porti europei assieme ad Amburgo, Rotterdam, Barcellona, Brema, Anversa, Le Havre, Southampton.

A questo proposito l'Autorità di Sistema Portuale ha impostato una campagna di comunicazione che proprio in questi giorni vedrà la sua fase finale. Il fine è quello di far votare il pubblico, gli operatori ed i professionisti del settore per ottenere l'ambito premio che verrà consegnato a fine giugno a Singapore.

Nella newsletter inviata ai potenziali votanti, per la maggior parte già conoscitori delle performance del porto spezzino, sono state sinteticamente illustrate le caratteristiche che fanno dello scalo spezzino un esempio di efficienza e di alta operabilità.

La candidatura del Porto della Spezia è ulteriormente rafforzata dalla presenza tra i finalisti della categoria "Miglior terminal container in Europa" di La Spezia Container Terminal, Gruppo Contship Italia. Una dimostrazione di quanto il sistema La Spezia nel suo complesso abbia acquisito un'importanza primaria come gateway europeo nei trade tra Asia ed Europa.

Soddisfazione dunque per le nomination ma anche per il fatto che l'evoluzione dei servizi offerti dalle alleanze globali, in partenza dal primo di Aprile, confermerà alla Spezia il numero di scali e connessioni attive con l'Asia. Tutte e tre le alleanze globali scaleranno infatti LSCT con un totale di quattro servizi settimanali potendo contare su collegamenti intermodali e stradali veloci ed efficienti verso i mercati interni italiani e oltralpe. Una conferma importante per tutti gli importatori ed esportatori le cui merci continueranno a beneficiare dell'efficienza ed affidabilità di questo gateway per le loro catene di approvvigionamento e distribuzione.

I cinesi favorevoli a una cordata per la Darsena Europa

di Roberto Nappi

Livorno - Grande soddisfazione questa mattina per il vertice della Compagnia lavoratori portuali: Enzo Raugeri (presidente) e Marco Dallì (vice presidente) giunti in ritardo di mezz'ora all'appuntamento con una ventina di giornalisti e fotografi ma subito perdonati perchè hanno presentato il loro ospite di lusso. Niente meno che Kenny Song, l'uomo che è alla guida della società finanziaria cinese che se la China Railway International deciderà di investire nella Darsena Europa e pertanto costruirla e poi gestirla (intorno al miliardo di euro), Song dovrà, come si dice a Livorno frugarsi in tasca e metterci i soldi. Circa una quarantina di anni, mingherfino, capelli corti da paracadutista, segretaria silenziosa al fianco, Song ha spiegato come la pensa. E ha citato Marco Polo. * Se la China Railway International (settimo gruppo economico cinese e 57° al mondo) deciderà di intervenire a Livorno come ha già fatto in altri Paesi europei la sua società, che è una finanziaria privata, dovrà esaminare i numeri dell'operazione, fare quattro conti (si fa per dire) e quindi se è prevedibile un buon investimento dare la propria disponibilità al finanziamento. E così ripercorrere la rotta di Marco Polo, ma alla rovescia, per aprire una moderna via della seta.

Tutto semplice e tutto facile ? Non è proprio così, come ha fatto capire Raugeri nel suo intervento che ha aperto la conferenza al momento della decisione finale saranno i due governi, quello di Roma e quello di Pechino, che dovranno dire l'ultima parola. Intanto per i dirigenti della Compagnia portuali resta la soddisfazione di essere riusciti a innescare (nel corso del viaggio fatto a dicembre in Cina) una certa curiosità nei responsabili della China Railway, per saperne di più su questo grande terminal che a Livorno vogliono costruire e quindi venire qui a parlarne e e soprattutto a vedere. E toccare con mano, come si dice.

Di questo parere anche Vanni Bonadio di Logistica Toscana e braccio destro per lo shipping del presidente della Regione, Ennio Rossi. In sostanza Bonadio conferma che siamo all'inizio

- segue

di un dialogo e si dice convinto che il porto di Livorno con la Darsena Europa avrà veramente grandi potenzialità di crescita. E che l'interesse dei cinesi potrebbe far svegliare la curiosità dei più importanti terminalisti mondiali per cui non ci sarebbe da stupirsi se dopo i cinesi dovessero farsi avanti altri big del settore logistico. Infine Bonaddio ha sottolineato che l'incontro l'altro giorno del presidente della Regione con la delegazione cinese è stato positivo e che Enrico Rossi segue con interesse questa operazione. E appunto " la mia presenza qui - ha detto - testimonia ancora una volta, se ce ne fosse bisogno, l'impegno della Regione per la Darsena Europa.

Infine alla domanda se i cinesi in caso di una chiusura favorevole dell'operazione sarebbero interessati a gestire da soli il terminal o se potrebbero aprire ad una società con imprenditori italiani del settore la risposta di Raugèi è stata che certamente sarebbe gradita una cordata di imprenditori e fra questi sarebbe pronta a intervenire anche la Compagnia portuali. Noi aggiungiamo soltanto che questa disponibilità farà sicuramente piacere al Gruppo Negri di Genova che a Livorno ha gestito con successo per molti anni (prima della vendita a un fondo inglese) il terminal Darsena Toscana. La trattativa sembra così procedere bene e quindi se sono rose fioriranno.

Insomma tutti favorevoli, tutti d'accordo con questi cinesi che, a quanto pare, sono pieni di soldi da investire in tutto il mondo? A questo punto il pensiero corre alla sfortuna avuta da Silvio Berlusconi che, almeno così sembra, è incappato nell'unica società cinese che investe ma ha qualche problema a saldare il debito.

**Darsena Europa: Nogarin incontra delegazione China Railway.
Vedremo se poi decideranno di partecipare alla gara**

(FERPRESS) – Livorno, 24 MAR – E' durato poco più di mezz'ora l'incontro tra il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, l'assessore comunale alle Attività produttive, Francesca Martini, e la delegazione della China Railway Internationale Group, la controllata del gruppo ferroviario cinese, che pare essere interessata a investire sulla Darsena Europa. Lo riferisce una nota del Comune.

Ad accompagnare i membri della delegazione c'erano anche i vertici della Compagnia Portuale, a partire dal presidente Enzo Raugeri.

Questo il commento conclusivo del sindaco: "Il fatto che un colosso che vanta un fatturato di oltre 100 miliardi di dollari e conti circa 360mila dipendenti guardi con interesse alla nostra città e al nostro porto ci riempie di speranza. Significa che i grandi capitali sono pronti a scommettere su una nuova primavera per Livorno che si tradurrà in nuova occupazione e, speriamo, in nuove tecnologie all'avanguardia.

Con i nostri ospiti oggi abbiamo infatti parlato di porto ma anche di innovazione tecnologica e di ricerca e sviluppo. Abbiamo proposto ai rappresentanti della China Railway Internationale Group di tornare nella nostra città in estate e venire a visitare i nostri laboratori di ricerca, realizzati insieme all'istituto superiore Sant'Anna, allo Scoglio della Regina e a Villa Letizia.

Si sono dimostrati molto interessati, visto che controllano una galassia di società satellite che si occupano appunto di investire in ricerca e sviluppo.

Nel complesso è stato un incontro interessante. Vedremo se poi decideranno di partecipare effettivamente alla gara aperta per la Darsena Europa o meno".



La delegazione cinese durante l'incontro svelto del loro mattina al palazzo dei portuali (Marzi/Pentafoto)

Il colosso cinese fa sul serio

Entro il 31 maggio sarà presentata la candidatura alla maxi-operazione

di MAURO ZUCHELLI

Maxi-Darsena, a maggio l'offerta Resta a Livorno un ingegnere cinese

Kenny Song è il regista dell'operazione finanziaria internazionale dietro i colossi di Pechino. «Abbiamo scelto il vostro porto perché è una grande opportunità la pianura che ha alle spalle»

di **Mauro Zucchelli**
di LIVORNO

Una folla di straripare dalla summa parpa-zumpa di auspici e dichiarazioni, il gigante cinese che si alza Livorno al porto di Livorno. In tre giorni si è concentrato a Livorno da tutto il mondo la delegazione di Pechino la visita con il port-

matore **Enrico Rossi** (martedì), con il sindaco **Graziano Delia** (mercoledì) con il presidente **Stefano Cusani** e il sindaco **Filippo Negrini** (giovedì). Un'occasione senza dall'ultimo giorno, giorno: cuore del porto (terminali) o al "porto fuori dal porto" (l'acquedotto del Faldor) per gli esponenti asiatici. A dimostrar-

re che non è sparso un qualsiasi scontro di questo tipo è un dettaglio: resta ancora per una settimana a Livorno un dirigente del settore di ingegneria. Il nuovo "Stadler" più in profondità alcuni aspetti tecnici specifici, dice una delle fonti vicine al dossier riformando l'indiscrezione.

È invece una informazione

ufficiale l'annuncio del presidente **Enzo Ranucci** a nome della Compagnia portuale davanti ai burocrati del cantiere: «Stanno facendo tutto il possibile per essere in condizione di fare il cantiere entro il 31 maggio».

È questa, al momento, la tendenza entro la quale eventuali orientamenti dovranno manifestare formalmente il proprio interes-

se di fronte al bando stesso in pista di **Livorno** per cercare investitori privati che intendano realizzare la Darsena Europea. Se come è impensabile che i portuali possano lanciare a reggere l'ampiano di un progetto di tale entità, ecco che il numero uno del "cannali" Livornesi tiene a sottolineare che da aver ottenuto dal partner asiatico l'ok alla costruzione di un'alleanza composta che «cercherà in ogni modo di richiudere anche i nostri attuali soci nel terminal Telen Darsena I osignas».

Dietro la parola "annali" c'è tutta la vicenda di poche settimane con il passaggio del controllo di L di a fondo infrastrutturali appannaggio a M&G Investments, costola di un gigante britannico come Prudential plc) e l'arrivo l'network francese di investitori indipendenti dopo la vendita del 97%

delle quote da parte del pool genovese di Top guidato da **Ludji Negri** (con le famiglie **Magillo, Schenone e Cerruti**).

E da dire che infrastrutturale è un nome sconosciuto per **Wills Tower Watson**, colosso statunitense sul fronte assicurativo del risk management che, con **Niccolò Ravano**, responsabile del "cat" del progetti infrastrutturali sui quali puntare a livello planetario, ha avuto un ruolo nella costruzione dell'asse fra Livorno e Pechino.

Niente di meglio della conferenza stampa finale per fare un'annuncio specifico a **Ken-ny Song**, presidente della galassia finanziaria cinese privata che sta dietro l'affare, come mai aveva fatto in seguito proprio il periodo Livorno.

«C'è una conferma ge-

ografica che con a molti visioni nelle potenzialità di sviluppo: ad esempio, Genova è un maglificio "tetto" con quelle montagne sulla alle spalle della città, qui da noi invece c'è una grandissima pianura che può lavorare in tandem con le lavorazioni edili e appaio un'attività estremamente interessante». Parola del numero uno di Touchstone Capital Group, compagnia cinese privata (la cui holding è registrata alle isole Cayman) che ha un solido legame di collaborazione con i ricai-gruppi di proprietà statale ai quali il governo di Pechino affida la realizzazione di grandi progetti infrastrutturali e industriali. In questo caso, stiamo parlando di China Railway International Group, che ha candidato a Livorno il proprio presidente **Chen Shiping** alla testa di una folla delegazione

che comprendeva anche l'ingegnere-capo **Yuan Zhanzhang**.

Anche **Ken-ny Song** mette l'accento soprattutto su due aspetti. Uno: il clone sostegno del governo italiano a questo progetto (evidente questo meno al centro anche da **Shi ping** nel gergo cinese). L'altro: China Railway è un colosso che si occupa di costruire grandi infrastrutture ma, a domanda specifica, **Ratgel** spiega che «i nostri partner cinesi non hanno intenzione di limitarsi a costruire ma intendono scendere in campo anche per la gestione dell'opera».

Inoltre, il consigliere regionale Pd **Francesco Girolini** non solo guarda all'interesse dei cinesi con soddisfazione e grande speranza, ma lancia anche una apertura da parte del sindaco **Nogara** che ha manifestato un «approccio positivo» che «lancia una spaccata».



Niccolò Ravano, "talent scout" di grandi progetti



Il finanziere cinese Ken-ny Song (Mara Postafato)



Enzo Ratgel (Compagnia Portuale)

Con Pechino si è parlato perfino di calcio...

Quelle di China Railway International è un nome fatto tempo fa sulle cronache sportive perché associate ai tentativi di vendita dell'Inter da parte di Moratti, il gigante cinese smonta l'interesse per la squadra, non per lo stadio, ma nei social impazza l'idea che i cinesi possano scendere in campo anche per rilevare il Livorno.

È ancora da definire la partecipazione al bando per la

Darsena Europea, il gallesse si può parlare del Livorno Calcio. Eppure, secondo fonti che hanno preso parte alle trattative, nelle discussioni informali serali non è mancata un accenno anche alla possibilità di un'intesa con forme di sponsorizzazione come veicolo di rapporto con il territorio. Poi un esponente della delegazione cinese ha detto di essere milanista e con i guai del closing tutto è finito il...

Così i portuali si infilarono al tavolo dei big

Dietro le quinte del feeling con i cinesi: tutto cominciò a settembre, poi arrivò il talent scout dei progetti...

di Livio

Al tavolo della sala consiglio, secondo piano della "Fortezza" dei portuali in via San Giovanni, quel giorno del fine settembre scorso non c'era nessuno con gli occhi a mandorla. Anzi, una livornese, i vertici della Compagnia portuale e i diretti di una società di consulenza, la Liu Fouzhi, sede in zona sinagoghi. Sono **Nicola Drazzini** e **Roberto Giovanelli**, carriera in banca finita a diventare direttore generale e a vice di Unipol Banca, poi l'idea di mettersi in proprio.

Nessuno lo contava ma sul tavolo c'è una "collaborazione" che brucia per i futuri dei portuali: la cordata di **Luigi Negri** vuol vendere a fondi inglesi e francesi. Tali controparti. Tradimento, cosa accadrà alla Compagnia portuale che tenta finora avanzato per l'affitto nell'allestimento con l'imprenditore genovese con **Piero Neri**?

Nessuno lo escludere ma dov'essere il che il presidente **Enzo Rangeli**, il vice **Marco Dalile** e i consiglieri **Stefano Piccini** e **Riccardo Boccone** avvertono che c'è bisogno di trovare un'alt-

ernativa strategica ma una alternativa possibile se il feeling con i fondi internazionali di investimento non dovesse sbiadire.

Ma è proprio in quel mare che bisogna battore, quello della grande finanza globale. Ma **Giovanelli** e **Drazzini** necessitano l'intervento di **Niccolò Rovato**, genovese di fede samita, che è nella dimora di comando di **Walls Tower Watson**, ciclo di investimenti al primo saggio dopo una fusione da 18 miliardi di dollari.

Rovato sta nel board del direttore nei suoi gruppi lavora come una sorta di "talent scout" dei progetti infrastrutturali da analizzare in vista di possibili investimenti.

Con lui la **Walls** ad arrivare il grande gruppo che punta a **Kenny Song**: il curriculum dice che da 23 anni si occupa di finanza. Principalmente fra Londra e Lussemburgo, con la holding capofila e che ha il controllo **Autli**, è uno dei protagonisti ma anche il più valorizzati membri di **Touchstone Capital Partners**, che si muove sui mercati finanziari per aggregare flussi di denaro attorno a grandi progetti di investimento. **Missir Song** è

chinese e in una è una compagnia privata che si muove come un pesce nel oceano dei mercati finanziari privati ma, al tempo stesso, ha una specializzazione nel controllo pacchetti di finanza a sostegno di grandi progetti sul quale intreccia la collaborazione con i giganti delle compagnie statali del governo cinese nei vari settori.

Basta questo a far muovere da **Pachino** il presidente di uno dei sette grandi empori della Cina? No, ma questo intreccio qualcosa che si è messo in moto a dicembre a dicembre da Livorno. Siamo partiti su un'altra pianera politica e economica, quel 10 dicembre al cines-

ti. L'idea che muove le autorità di **Pechino** l'economia interna corre ma non più ai tassi record degli anni scorsi, non resta che investire all'estero. Non più in Paesi emergenti che sono stati colonizzati dal ruolo compressore, rappresentato dalla potenza industriale e finanziaria di **Pechino**. Ora si punta dritto sull'Europa: per adesso con il progetto da un miliardo di euro per una ferrovia dal **Ungheria** alla **Serbia**, con una grande opera pubblica

in **Bidrossia** e con interventi kolossali in **Russia**.

Ma nell'ultimo anno la mostra italiana invece ha guardato con crescente attenzione all'Italia: nel 2016 la Cina ha investito in Italia 11 miliardi di dollari, solo dodici mesi prima ne aveva più di otto.

Ecco perché è stato possibile che una cooperativa di lavoratori di dimensioni locali è riuscita già a dicembre a trovare un capitale per arrivare a dialogare con i piani alti della realtà come **China Railway International**, 99 miliardi di dollari del fatturato, 200 mila addetti e quasi 110 miliardi di dollari di pagamento.

Ecco perché poi il dossier **Livorno** è arrivato sul tavolo di alcune fra le più alte autorità cinesi ed è stato oggetto di dialogo al massimo livello con gli emissari del ministro **Graziano Delrio**, prima della visita di **Stettino** l'11 novembre scorso.

Non è detto che la storia abbia anche il loro fine, ma intanto è significativo che il punto di incontro sia finito sotto questi riflettori segreti che come il destino è inevitabile. E so arriva non è colpa del destino cinese e ha-



La riunione nella sede della Compagnia Portuale (Mangi Penzatore)

PORTO » ECCO LA GEOGRAFIA CHE HA IN MENTE PECHINO

Dietro le quinte del blitz cinese Nuovi tunnel, le Alpi non ci salvano

I trafori svizzeri cancellano la barriera delle montagne: i porti dell'Alto Tirreno arrivano in Europa ma Rotterdam cala già a catturare merce in Italia. La concorrenza sui container sarà durissima

di **Mauro Zucchelli**
 11/03/2017

Premessa: l'ibrida se alla fin fine i cinesi sbarcheranno mai nel porto di Livorno. Eppure è un fatto che da Pechino sta arrivando a Livorno una delegazione di alto livello. Tecnici di ripeto tecnico-economico-finanziario invece che politico-pubblicista e che è il livello al quale si trattano davvero le scelte strategiche, come hanno ripetuto in tutte le salse gli esponenti cinesi presenti a Livorno. Difficile credere che i vertici del settimo piano della economia di Cina si siano mossi solo per "fare amicizia" (quale orazione strategica è lo scudo? Perché Pechino ha scelto di aprire, quantomeno una interlocuzione su Livorno?

Il primo indizio lo dà **Kenny Song**, presidente di Transocean Capital Partner. «A differenza di Genova o di altri scali italiani, il porto di Livorno ha alle spalle un enorme spazio di pianura che può garantire prospettive di sviluppo illimitate. L'industria si regge ma di uno scenario in cui l'Europa è il primo mercato che ha bisogno di eventuali fasi successive».

Non è una novità: già da decenni è ben noto questo vantaggio competitivo dello scalo livornese, ma perché nessuno ha mai fatto nulla per trasfor-

marlo in concreto? In realtà, una differenza che non sarebbe una scelta "offerenda", cioè un nuovo spazio di business da offrire al mercato (e qui entra l'aspetto della sovrapaccata stessa anche dalla Corte dei Conti europea) riguarda il complesso dei porti dell'Alto Tirreno, ma scatta una risposta alla domanda cinese, cioè l'esigenza di trovare proprie banche da dove far arrivare le proprie merci nel cuore d'Europa.

Qui bisognerebbe aprire una lunga parentesi sulla "via de la seta" che le élites di Pechino intendono realizzare, percorrendo, alla rovescia, il cammino di Marco Polo, per entrare in Europa in ferrovia (ma ve l'immaginate la vulnerabilità agli attacchi terroristici di un binario lungo diecimila chilometri attraverso anche aree caldissime?) e via mare attraverso buci portuali. Però più che sedere con accanimento fra Shanghai o Ningbo e il Mediterraneo, a noi interessa guardare Livorno. Meglio, come mai Livorno.

Livorno non è solo un porto con una pianura. Sarà forse un secolo che si parlava dell'Italia come di un ampio braccio al Mediterraneo, pari di diecimila chilometri come l'Europa. Il disegno strategico ("l'annibale") per raggiungere le merci in Europa da sud invece che dal porto di Rotterdam, Anversa, Am-

burgio via di mare. Ma c'è un "ma": con l'Appennino nel mezzo l'Italia sarebbe un muro che solo se il trasporto cargo ferroviario non fosse rimasto fermo in nome della scelta di riequilibrare i costi. E' garantito tutto sull'Alta Velocità.

La novità l'hanno messa in moto gli svizzeri: il progetto Alpi Transil rende la catena alpina non più una barriera tale da scongiurare il passaggio di merci. Uno del Gotthard e quello del Cotalardo (compresi la galleria di Monte Ceneri) hanno rivoluzionato le condizioni che nell'esperienza concreta diventavano i mercati. Insomma, se Alpi erano lo scalo era rendeva complicato per i nostri porti far arrivare le proprie merci in Europa ma, al tempo stesso, li ha difesi dall'aggressività del grande scalo di Rotterdam.

Un scenario non è più questo: non solo perché Amazon ha una logistica tutta sua (la produzione e destinazione non solo perché le stampanti 3D sono destinate ad avere in futuro un rilevante impatto su come si relazionano i luoghi di manifattura e quelli di consumo. Ora la barriera alpina si potrà bucare in un anno, lo scatto è vero che il porto di Rotterdam è sbucato a Milano a fare marketing aggressivo perché vuol diventare lo scalo di riferimento per l'import-export anche in Italy (e gli al-

terno posto fra i porti "italiani").

E la Cina, cosa entra? entra perché a Pechino stanno immaginando che, in una fase di rallentamento dell'iper-sviluppo della loro economia, hanno interesse a investire in grandi infrastrutture all'estero a servizio dell'export della Cina "fabbrica del mondo". L'idea è: far arrivare le loro merci in Europa da sud. Poco mediterraneo più ferroviario efficiente. Rimandati su due ruote da Trieste per l'Est Europa, da uno scalo dell'Alto Tirreno per raggiungere la metà occidentale del Vecchio continente. Ma chi nell'Alto Tirreno?

A Genova è il primo scalo portuale del Belpaese ma è chiuso alle spalle dalle montagne, è insospugnabile il Tevere Valico ma i lavori sono senza fine. Idem per la Portofinolese così necessaria per mettere in comunicazione La Spezia con Milano.

Livorno invece si aggancia all'altra di Firenze all'Alta Velocità delle merci che punta verso Milano-Laguna (o il Bacinero). Non parliamo da zero, funziona già, seppur con assurde limitazioni tirate, la diciannovesima ferroviaria che già ora porta il treno sulle banchine. E se la stampa di banchine "scavalca" rino collegherà porto e interporto. Ci vorrebbe anche la "breccia" per saltare Pisa e il collegamento verso scali Mariposa con a sinistra...

www.espressonline.it

DOPO UNA SERIE DI INCONTRI ORGANIZZATI DALLA COMPAGNIA PORTUALE A PECHINO, A ROMA E A LIVORNO

China Railway si prenota per la piattaforma Europa

Una delegazione di vertice del grande gruppo economico in visita al porto e alle Autorità portuali



Nella foto, la delegazione cinese a Palazzo Ricasoli.

LIVORNO - È una delle più importanti delegazioni gruppi economici del pianeta. E la fortuna è stata, giovedì 4 Rompi e per due giorni consecutivi al Livorno, una semplice visita di cortesia. È stata l'arrivo come confino da tempo dalla Compagnia Portuale e dal suo

presidente, Enzo Raineri con la quale il gruppo cinese China Railway International Group aveva avuto a dicembre un primo incontro orientato a Pechino. La visita ha voluto dire in modo molto simbolico che i cinesi vogliono partecipare **segue a pagina 4**



Nella foto, il gruppo con il presidente dell'AP Corsini, della Compagnia Portuale Raineri e di Logistica Luciana Bonaldi

China Railway si prenota

alla gara per la Piattaforma Europa di Livorno.

L'incontro, promosso e coordinato da EM Consult, società di mediazione e consulenza economica, con sede a Livorno, ma operativa a livello mondiale: la Willis Tower Watson, leader assicurativo internazionale e leader nel broccaggio e nel risk management a livello mondiale, e la TruckStone Capital Partners, società internazionale specializzata nell'international investment banking, con contatti strategici in Cina, è stato preceduto da numerosi scambi di informazione e focalizzato sulla prima parte della piattaforma, la Danusera Europa per i container (in corso di sviluppo) e l'ultima generazione, Pare per i clienti della società, che è specializzata anche a costruire e gestire porti.

Giovedì è stato un incontro con

il presidente dell' **Shanghai port** Stefano Corsini, per la partecipazione il Cda della Compagnia Portuale (Enzo Raineri, Riccardo Baccare, Stefano Piccini e Marco Della) e il presidente di Logistica Toscana, Vanni Bonaldi. La delegazione cinese guidata dal numero uno della China Railway International (Chen Shiping), ha visto da vicino quali sono le potenzialità che potrebbe esprimere lo scalo Livornese una volta realizzata l'infrastruttura e ha espresso un apprezzamento molto accorto nei confronti di un'opera che è complementare ma nasconde **di voler concorre a realizzare. Menzoli, accompagnato da Vanni Bonaldi di Logistica Toscana, i cinesi si sono incontrati con il ministro Delfino e in precedenza il governatore della Toscana Enrico Rossio.**

teriale? L'incontro è ripreso al palazzo dei notabili, all'ingresso della stampa. E sia Enzo Raineri sia Chen Shiping hanno ribadito il reciproco impegno perché la piattaforma Europa diventi una grande realtà.

Per il presidente di Tost-Sime Capital Group Holdings, Keny Wang, il tutto ha un nome ed è la One Belt One Road Initiative, la "Nuova Via della Seta", che collegherà la Cina all'Europa: "È il più grande ponte tra Oriente e Occidente", ha detto, "e creerà nuove opportunità di investimento anche in Italia. Credo che la Piattaforma Europa possa a buon diritto rientrare in questo framework ed essere considerata un investimento strategico nel campo dello sviluppo delle nuove rotte commerciali che la Cina intende tracciare".

«Non può che Livorno portare l'indossamento da un soggetto del colosso della China Railway International», ha dichiarato il presidente dell'Autorità Sistema del Porto, Stefano Corsini. «Livorno ha tutte le carte in regola per eccitare e crescere. Oggi lo scalo Livornese può diventare un importante scalo ferroviario e, grazie al collegamento con il porto, la linea diretta e lontani, con la Piattaforma Europa, potrà assumere un ruolo centrale nel Mediterraneo».

E se lo dovesse cadere il merito sarebbe anche il merito della Regione Toscana. «La Regione presenta da anni», ha detto Vanni Bonaldi, presidente di Logistica Toscana, che ha partecipato a tutti gli incontri anche a Roma con il ministro Delfino - una visione strategica sul futuro del porto di Livorno. Sarà nostro impegno fare di tutto per realizzarla».

■ IL FORUM DI TRIESTE

PORTI, LOGISTICA E INNOVAZIONE: L'ITALIA A CACCIA DEI BUONI ESEMPI

FRANCESCO FERRARI

Ogni anno l'Italia brucia il 2% del proprio Pil, circa 34 miliardi di euro, a causa delle inefficienze del sistema logistico. Un gap spaventoso, equamente distribuito tra differenti modalità

di trasporto: marittimo, stradale, ferroviario. Con l'aggravante di una burocrazia che spinge verso il basso il livello qualitativo dell'offerta di intermodalità, oggi più che mai elemento capace di fare la differenza sul mercato globale.

SEGUE → 11

■ IL COMMENTO

PORTI, LOGISTICA E INNOVAZIONE: L'ITALIA A CACCIA DEI BUONI ESEMPI

dalla prima pagina

Davvero paradossale, per un Paese che rivendica da sempre il ruolo di porta d'accesso delle merci in transito da e verso l'Europa.

Eppure i buoni esempi ci sono, ed è da lì che bisogna partire per recuperare almeno in parte quel 2% di penalizzazione. È il caso del corridoio logistico che unisce l'archia e l'aviera passando

attraverso il porto di Trieste: una *best practice* che domani sarà al centro del Forum organizzato nella città giuliana dalla nostra testata online *The MediTelegraph* in collaborazione con Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di sistema portuale. Un evento che metterà di fronte, per l'intera giornata, rappresentanti di aziende logistiche, compagnie marittime, Unione europea, istitu-

zioni, mondo del lavoro.

I duecento operatori che si sono già iscritti al Forum, molti dei quali provenienti dall'estero, testimoniano la volontà diffusa di non abbandonare l'idea che anche in Italia possa esistere un sistema logistico rapido, intelligente, innovativo. Come si chiedono il mercato e l'Unione europea.

FRANCESCO FERRARI

francesco.ferrari@beccoloni.it

IL COMMENTO

di MICHELA BERTI



ANCHE IN PORTO IL RILANCIO PARLA CINESE

IL PORTO di Davao è pronto a celebrare? Il titolo non lo è proprio in questi giorni conturbati: scalo al centro di traffici internazionali di droga ma anche coraggiosissimo dai big cinesi della logistica. Partiamo dalla crisi. Il principale porto della Tailandia è diventato scalo per il giro della mala vita organizzata, come dai nostri porti emettono il sesso e segna agli ultimi giorni della Guardia di finanza con un sequestro complesso di trecento chili di droga. La droga entra grazie alla complicità di guardie giurate che nasconvano le spuntate proprio quando i trafficanti arrivavano a prelevare la polvere bianca: i nascondigli erano nei camion paracadutati dagli Americani. Guardie giurate, lautamente ricompensate per le prestazioni, sono così finiti nei guai. Ma i soldi fanno gola in una città dove il tasso di disoccupazione sfiora le due cifre percentuali. Anche il porto, fino a oggi balinato rispetto a simili incursioni, ora è nel mirino di centinaia di uomini in divisa, da noi se ne ha scorta di uno scalo che, proprio in questi giorni, ha ospitato i big cinesi della logistica: China Hai way International, intervenuti a investire sulla piattaforma europea. Qui si ha fame da ingegnieri pronti a creare nuovi posti di lavoro. E i cinesi non guardano con interesse solo alla piattaforma Europa, anche il resto porta è terreno fertile per lo sviluppo di nuove realtà produttive. L'argomento è delicato e l'equilibrio precario, ma il porto della Tailandia e la città non possono farsi scappare anche questa occasione di rilancio economico e sociale.

15 APRILE 2017

15 APRILE

Il mio auspicio è che nell'incirca del 15 aprile Grandi Molini Italiani e Protonlog raccolgano la richiesta, formulata a mio nome da Gianfranco Simoncini, di rinviare le procedure di mobilità ed utilizzare gli ammortizzatori sociali ancora disponibili, che per quelle aziende, grazie anche al lavoro della Regione Toscana, possono essere prolungate di un ulteriore anno per la collettività in un'area di crisi complessa. Se ciò non accadrà, visto anche che il ministero dello Sviluppo economico, ad oggi, non sembra intenzionato ad accogliere la richiesta dei sindacati di costituire un tavolo nazionale con le aziende, promuoverò un incontro a Firenze, al quale parteciperò personalmente. Il presidente Enrico Rossi, dopo un colloquio con il presidente della seconda commissione consiliare Gianni Annasimi, che i deputati propri davanti alla sede del Tirreno ha incontrato i lavoratori della Lusi, in servizio sulla campagna elettorale, confermando il sostegno dell'amministrazione regionale.

«Al tavolo - prosegue - ribadiremo che riteniamo la posizione dell'azienda la miglior possibile e lavoreremo affinché si salvaguardino i 10 posti di lavoro in discussione. La Regione si è adoperata scrupolosamente in questi mesi per far sì che i finanziamenti di Grandi Molini, ottenendo la garanzia da parte dell'Anasimi, possano di lavoro non solo dei licenziamenti, ma anche dell'avvio della progettazione e della gara per



I lavoratori della Lusi di Arcetico con Gianni Annasimi fuori dal Tirreno

Rossi: Grandi Molini ritiri i licenziamenti

Il governatore annuncia l'apertura di un tavolo regionale e chiede all'azienda di utilizzare gli ammortizzatori sociali

la qualificazione della banca italiana. Inoltre, da GMI. Anche per quanto non possiamo accettare un taglio di posti di lavoro a fronte di strumenti di protezione sociale pienamente utilizzabili. Il incontro del 15 aprile si terrà presso gli uffici decretanti

di licenza del Servizio lavoro della Regione. In quell'occasione si svolgerà la nuova riunione in sede amministrativa della procura di mobilità promessa dalle due società, dopo che nei 15 giorni previsti dalla legge il confronto tra le parti non ha

prodotto alcun risultato positivo. Se entro il 15 aprile non sarà raggiunto alcun accordo, i licenziamenti diventeranno effettivi. I sindacati hanno già preannunciato che sosterranno i lavoratori in cause individuali contro GMI e Protonlog.

Crociere: arrivati tremila turisti a Cagliari

Sbarcati da Costa Pacifica: Compagnia porterà 140mila passeggeri



(ANSA) - CAGLIARI, 24 MAR - Tremila crocieristi da questa mattina a Cagliari con la Costa Pacifica. Un'invasione di turisti che diventerà un'abitudine: la compagnia in tutto il 2017 porterà nel capoluogo quasi 140mila passeggeri.

La Pacifica sarà a Cagliari ogni venerdì sino al 19 maggio.

Poi pausa di qualche mese e ritorno a fine settembre. Nel frattempo da giugno, ogni giovedì, cominceranno le visite della Diadema. La Costa sarà presente nel sud Sardegna anche con la Neo Riviera. Prevista la possibilità di imbarchi dal porto di Cagliari.

Per quanto riguarda l'approdo di oggi i visitatori si sono divisi tra il classico giro a piedi in città, fra monumenti e shopping, e le escursioni nelle località della costa e dell'entroterra. Il prossimo appuntamento con le crociere è fissato per il 30 marzo con la Berlin e i suoi 400 passeggeri.

Poi, per marzo, l'ultimo arrivo spetterà di nuovo alla Costa Pacifica.

Bari, il Salone si annuncia a gonfie vele

Il mare in Puglia rappresenta da sempre una formidabile risorsa: Cristallino, limpido, agitato, grigio come il cielo d' inverno, increspato, calmo e invitante, ha diversi volti da mostrare. La sua natura è talvolta maligna, spesso benevola con tutti i suoi doni. Porta nutrizione con la pesca e **turismo** per quasi sei o sette mesi l' anno. Ma potrebbe offrire ancora di più grazie alla settore della **nautica** e a tutta la filiera.

Perché i numeri sono lampanti. In Puglia (dati 2014 elaborati di Ucina (Unione dei Cantieri Italiani **Nautici** e Affini) le unità da diporto iscritte nei registri sono poco più di 3.200. Nella regione sono presenti 69 strutture dedicate di cui 53 porti polifunzionali, 13 punti di ormeggio e 3 marina per un totale di 10.126 posti barca. Sempre nel 2014 sono state rilasciate 1.100 nuove patenti e 1.750 rinnovate o sostituite.

Dal punto di vista organizzativo la Puglia si è dotata di un distretto della **nautica** che raggruppa 151 aziende prevalentemente nelle provincie di Bari, Brindisi e Taranto. Sono realtà imprenditoriali che non si occupano esclusivamente nella costruzione di barche ma si sviluppano lungo tutto l' arco della filiera.

Ecco perché come non mai è importante investire per far crescere questo settore che non conosce crisi. Ed ecco perché sarà importante la presenza del Salone **nautico** di Puglia che si terrà dal 29 marzo al 2 aprile. Oltre 30mila metri quadrati di superficie, 120 espositori e 300 esemplari di barca. Verrà ospitato per il terzo anno consecutivo dalla Fiera del Levante di Bari. Un evento in forte crescita che, grazie alla posizione strategica della Puglia, ha l' ambizione di far partire proprio da questa regione un nuovo impulso al settore **nautico** (in particolare lungo il versante Adriatico) messo a dura prova negli ultimi anni.

La cinque giorni barese sarà l' occasione per alimentare il dibattito sulle politiche del mare, sulle strategie da adottare per il rilancio della sua economia con focus su cantieristica, **turismo nautico** e rapporto con il territorio che coinvolgeranno le principali associazioni dell' industria **nautica**, le istituzioni e le organizzazioni nazionali, a cominciare dall' Istituto commercio estero. Inoltre ci sarà la grande spinta propulsiva per far nascere il Polo Nautico del Sud, con un'alleanza tra Puglia, Campania e Sicilia e quindi la collaborazione tra 130 aziende meridionali.

Ecco orari e costi della campionaria; mercoledì 29 e giovedì 30 sarà aperta dalle 10 alle 19.

Venerdì 31, sabato 1 e domenica 2 dalle 10 alle 20.

Il biglietto costa 5 euro quello intero, ragazzi dai 12 ai 18 anni pagano il ridotto a 3 euro, sotto i 12 anni entrano gratis.

politica

Ministro Delrio a Messina. Picciolo: "Ribadiamo l' autonomia dell' Authority"

Il ministro Delrio oggi pomeriggio sarà a Messina in occasione di " Cambiamenti", il "pensatoio" organizzato dal sottosegretario Pd Davide Faraone in alcuni comuni dell' isola per affrontare le tematiche del territorio. In teoria quindi il tema principale non sarà l' Autorità portuale, ma per Messina l' occasione di avere il ministro che ha firmato la riforma non può andare perduta. A maggior ragione se le sorti dell' AP sembrano al momento congelate e nulla si è mosso dopo il referendum di dicembre. Le nomine per le presidenze delle AP di Gioia Tauro e Catania sono state contestate da Crocetta, che in base alla riforma deve dare il suo via libera, e la questione cruciale per Messina, ovvero l' accorpamento con la sponda calabrese, non è stata più affrontata. C' è di più. L' Authority di Salerno (l' unica a non essere accorpata) ha avuto anche una proroga tecnica fino a dicembre 2017, mentre Messina fino a giugno 2017. Che la nostra città sia stata considerata la Cenerentola del sistema portuale era chiaro già da tempo, ma oggi ci sarà l' opportunità di sentire direttamente dal ministro quali sono le sue intenzioni in merito agli appelli, alle lettere, alle proteste ed alle proposte fin qui partite da Messina. Negli ultimi giorni si sta facendo

strada l' ipotesi di chiedere una proroga più lunga, almeno fino a fine anno, se non a febbraio 2018 e Sicilia Futura vuol farsi interprete di questa istanza. Oggi infatti i vertici di Sicilia Futura, da Totò Cardinale a Beppe Picciolo saranno presente all' incontro con il Ministro dei Trasporti Delrio e con Faraone proprio per portare avanti le tesi a difesa dell' autonomia amministrativa dell' AP di Messina. "Non sarà una semplice visita di circostanza istituzionale- spiega Picciolo- ma sfrutteremo l' occasione per ribadire al Ministro la ferma posizione del nostro Movimento, naturale alleato del PD ma mai appiattito su compromessi di comoda passività, su temi da noi ritenuti essenziali per il riscatto del nostro territorio quali quelli dell' autonomia della Authority portuale Messinese e Milazzese o della politica dei trasporti ferroviari e/o collegamenti viari, che vedono Messina e la Sicilia assolutamente penalizzate rispetto allo scacchiere nazionale". Proprio per questo sarà presente Cardinale, che insieme a Picciolo, al deputato regionale Marcello Greco, al segretario cittadino Salvo Versaci ed a una delegazione di Consiglieri Comunali e Circoscrizionali consegneranno al Ministro ed a Davide Faraone,

- segue

quale garante, un documento politico che servirà a ribadire la posizione sui temi della **Autontà portuale**, della mobilità regionale e dei trasporti dello Stretto. "Questi sono argomenti che Sicilia Futura ritiene prioritari ed essenziali per lo sviluppo economico del nostro territorio- conclude Picciolo- e che dovranno essere temi fondanti e condizionanti per il nostro impegno nelle prossime campagne elettorali nella fase di scelta dei programmi da condividere con tutto il PD nazionale ed anche provinciale". Dal ministro Messina attende chiarezza e risposte, perché finora sulle questioni relative all' accorpamento la confusione è stata troppa, così come le dichiarazioni discordanti soprattutto rispetto all' autonomia amministrativa. Messina non dimentica che Salerno ha ottenuto un' autonomia che in riva allo Stretto, nonostante le specificità e le peculiarità non è stata data. E persino Catania, dopo l' accorpamento con Augusta, è stata "premiata" con la Presidenza e con una maggiore autonomia all' interno del sistema. Polemiche non sono mancate anche per le scelte dei Presidenti delle nuove AP. Crocetta non ha dato il suo via libera al Presidente designato dal ministro per Gioia Tauro-Messina, ma è ben poca cosa rispetto ad una chiarezza complessiva sulle sorti dell' Authority che l' intera città reclama ormai da anni. Adesso l' obiettivo è ottenere una proroga lunga che arrivi alle Politiche di febbraio 2018, anche perché questi primi mesi non hanno visto registrare alcun passo avanti. Rosaria Brancato.

Rosaria Brancato

Ancora dissenso per la forzata unione con la Calabria

Forza Italia insiste per un' **Autorità** siciliana

Milazzo L' ha detto nei giorni scorsi l'ing. Vincenzo Franza. Adesso a ribadire è anche il gruppo di Forza Italia di Milazzo: «L' accorpamento del Sistema **portuale** di Messina e Milazzo con il porto di Gioia Tauro, in un unico ente guidato dal porto calabrese, non risponde a logiche di buon senso, gestionali, di efficienza ed efficacia. Al contrario sembra una decisione figlia di giochi politici al ribasso, di una difesa miope degli interessi locali, incapace di maturare un sguardo ampio e di prospettiva».

«Effettivamente - affermano gli esponenti "azzurri" - la fusione con Gioia Tauro appare innaturale dal punto di vista geografico e sconveniente dal punto di vista economico, viste le difficoltà registrate di recente dallo scalo. Il modello del grande hub per lo smistamento delle merci su cui si fonda è entrato in crisi già da un po' di anni».

Anche Forza Italia ribadisce la necessità - e questo sarà il messaggio per il ministro Delrio - di realizzare «un' unica **autorità portuale** della Sicilia orientale, in grado di coordinare le attività dei porti di Messina, Milazzo, Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Opzione, non a caso, era stata contemplata in una delle prime versioni della riforma discussa con gli enti territoriali ed il ministero. Poi, però, il dietrofront che rischia di affossare il porto di Milazzo».

Infrastrutture e porti: temi decisivi per il futuro

Si alzi la posta in palio Non briciole e contentini

Domani la visita del ministro Delrio a Messina non sia un'occasione persa

Lucio D'Amico Tutto quello che viene per potenziare, riqualificare e valorizzare i nostri territori è buono e benedetto. E, dunque, benvenuto gli investimenti per "ricucire" la trama sdrucita della mobilità tra le due sponde, ben venga l' Agenzia dello Stretto se sarà una vera cabina di regia e non un carrozzone pubblico che unisce le inefficienze delle due amministrazioni locali.

Ma lo stesso fervore di iniziative, lo stesso impegno profuso sull' asse Reggio-Messina-Roma (con il coinvolgimento in prima persona del sindaco Renato Accorinti e del vicesindaco e assessore alla Mobilità Gaetano Cacciola) a difesa dell' aeroporto M. niti, lo si vorrebbe, anzi lo si deve pretendere, anche su altri fronti, altrettanto, se non ancora più importanti.

Capitolo infrastrutture: sappiamo bene cosa pensi l' amministrazione Accorinti del Ponte. Qui non si tratta di riesumare vecchi slogan e cavalli di battaglia, tra contrari e favorevoli, così da dare lo spunto ai vari politici di destra, centro e sinistra per organizzare i temi della propria campagna elettorale. Qui bisogna reclamare una risposta definitiva sia sull' attuale stato delle procedure e dei contenziosi sia su tutto quel piano di investimenti che era stato programmato accanto, sopra e sotto il

Ponte (opere connesse, propedeutiche, mitigatrici, essenziali ma autonome rispetto alla stessa grande infrastruttura) con finanziamenti destinati all' Area dello Stretto. E che fino a oggi sono stati sottratti e dirottati altrove.

Capitolo porti: anche qui, sappiamo bene che la città si è presentata in ordine sparso davanti al Governo nazionale, divisa tra chi considera strategico l' accorpamento con Gioia Tauro e chi avrebbe voluto che Messina finisse con Catania e Augusta. Ci sono stati e ci sono, poi, coloro (purtroppo la minoranza che non conta, in realtà maggioranza silenziosa) che fin dall' inizio si sono, invece, battuti perché rimanesse in piedi la quinta **Autortà portuale** italiana, quella che unisce i porti di Messina e Milazzo, che s' interfaccia con Reggio e Villa, che può benissimo dialogare proficuamente con Gioia Tauro, ma che non può e non deve finire declassata e svuotata di poteri e di risorse.

Ecco, domani l' artefice della riforma della **portualità** italiana, il ministro Graziano Delrio sarà a Messina. Si alzi la posta in palio, non ci si accontenti delle "briciole".

Diario messinese

Come si può non riconoscere la forza dei numeri di un territorio?

Come può la Città metropolitana di Messina non essere sede di **Autorità portuale**? Come può rinunciare alla "governance" dei propri pezzi di territorio - Messina-Tremestieri, Milazzo-Giammoro - che compongono già di fatto un grande e autonomo Sistema **portuale**? Interrogativi che ci siamo posti innumerevoli volte e che non hanno avuto mai risposta. Nessuna guerra, ci mancherebbe, con Gioia Tauro, così come nessuna guerra era da combattere contro Catania-Augusta. No, soltanto la tutela di un ruolo e di prerogative che nessuno può toglierci, che provengono dalla Storia e che, però, devono essere le linee portanti di ogni piano di sviluppo futuro.

E non è un caso che proprio in questi giorni, su "Travel365" uno dei portali specializzati nello stilare ogni genere di classifica, fa bella mostra di sé la foto che qui pubblichiamo, quella del nostro porto ai piedi della Madonnina dello Stretto. Il primato dei porti passeggeri e turistici italiani - si legge - spetta al porto di Messina (8 milioni 175 mila passeggeri l'anno), tra i più grandi e importanti del Mediterraneo, che comprende una superficie **portuale** di circa 820 mila metri cubi. Seguono il porto di Napoli e, poi, quelli di Civitavecchia, Olbia, Piombino, Genova,

Livorno, Venezia, Bari e **Palermo** (solo decimo). E il sistema Messina-Milazzo rientra anche tra i primi dieci porti commerciali italiani (il primo è Trieste, il secondo è Genova). C'è altro da aggiungere?(l.d.)

Al centro della giornata del ministro dei Trasporti i temi cruciali della portualità, delle infrastrutture e degli investimenti sullo Stretto

Delrio a Messina, l' ora di sciogliere i nodi

Confindustria: «Troppe criticità nella riforma, il nostro Sistema portuale va difeso a ogni costo»

Lucio D' Amico. Mai visita di un ministro era stata così attesa come quella odierna per Graziano Delrio. Ma è comprensibile. Sui temi cruciali della portualità, dei trasporti e delle infrastrutture si giocano il presente e il futuro di Messina, dei territori della Città metropolitana e dell' intera Area dello Stretto. E a dover dare risposte è ovviamente lui, il cinquantasettenne responsabile del Dicastero strategico, anello di congiunzione tra i Governi Renzi e Gentiloni, l' ex sindaco di Reggio Emilia diventato uno dei principali leader del Partito democratico.

«Lo aspettiamo al varco», dicono in molti, se non tutti, qui in città. I capitoli aperti sono diversi, dal Ponte agli investimenti complessivi sullo Stretto, ma il primo nodo da sciogliere non può non essere quello riguardante i porti di Messina e Milazzo. La riforma targata Delrio, che pure è stata sostenuta da forze politiche, parlamentari e docenti universitari messinesi, tra condivisibili linee di fondo, presenta una serie di incongruenze e di contraddizioni che pesano sull' intero impianto. La Città metropolitana di Messina non può cedere a nessuno, qualunque siano le forti motivazioni che stanno alla base dell' accorpamento con Gioia Tauro e gli altri porti calabresi, la "governance" della propria

Authority, che è la quinta in Italia, che grazie al porto di Milazzo, sotto forma di Iva, versa nelle casse dello Stato circa un miliardo di euro. Sul versante dell' Adriatico sono state salvate le Autorità portuali di Trieste, Venezia, Ancona e Ravenna, che nella prima stesura della riforma (ideata dall' ex ministro Lupi) erano ridotte da quattro a due. L' Autorità portuale dello Stretto è pienamente supportata e giustificata dai numeri e ciò non vanificherebbe in alcun modo la "ratio" della riforma, perché comunque Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni s' interfaccerebbero, da un lato, con Gioia Tauro, dall' altro con il sistema portuale della Sicilia Orientale fondato su Catania e Augusta.

Ci sono stati incontri preparatori alla visita di Delrio a Messina. Le posizioni restano diversificate tra chi, per svariate ragioni, vuole che le "nozze" con Gioia Tauro si celebrino subito, chi si accontenterebbe di una proroga per mantenere in vita l' Autorità portuale e chi, invece, alza la posta in palio e chiede a Delrio e Gentiloni di modificare il decreto, istituendo l' Autorità portuale dello Stretto.

- segue

«Noi di Confindustria - chiarisce il presidente Sebastiano D' Andrea - siamo stati chiari e coerenti fin dall' inizio. Abbiamo condiviso l' impegno del Governo nel promuovere la riforma del sistema portuale ma abbiamo anche rilevato anche le criticità di alcune scelte, relative sia alla governance che alla strategia. Affidare alla nuova "Direzione generale della portualità e della logistica" la funzione di "indirizzo, vigilanza e controllo" sull' attività, laddove, peraltro, i presidenti delle singole Autorità sono nominati direttamente dal ministro ("sent to" il presidente della Regione interessata), configura una governance a composizione totalmente pubblica e non rappresenta una soluzione idonea a garantire, non solo a livello locale, una politica strategica portuale efficace ed efficiente. Rischia, di conseguenza, di tradire gli obiettivi funzionali della riforma. Fin dall' inizio del percorso legislativo - ribadisce D' Andrea - Confindustria Messina si è preoccupata di evidenziare la debolezza strutturale e l' incoerenza tra le finalità della riforma e la scelta di costituire un sistema portuale calabro-messinese conferendone la leadership al porto di Gioia Tauro che resta uno dei principali terminal per trasbordo del Mediterraneo, ma continua ad affondare in un pesante momento di crisi».

Non essendo più competitivo sull' attività di transhipment, il porto di Gioia Tauro per arginare le perdite e mantenere la forza lavoro, sta cercando di riconvertire le proprie funzioni, puntando alla creazione di un polo di manutenzione navale nel porto calabrese, con un investimento di 40 milioni da parte dello Stato. Questa operazione comprometterà ulteriormente la già preoccupante situazione della cantieristica messinese».

L' Autorità di Messina-Milazzo deve, dunque, continuare a dare attuazione a quegli investimenti che possono rafforzare le specificità dei nostri porti, in modo da sostenere il sistema produttivo territoriale e salvaguardare il nostro indotto portuale. Investimenti già in buona parte pianificati e stanziati e che riguardano, oltre alle infrastrutture portuali, anche la riqualificazione di brani importanti della città (la cittadella fieristica, la Falce, Tremestieri), fondamentali per la strategia di sviluppo, nel medio-lungo termine, di Messina. La portualità del territorio messinese (costituita dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Giamporo) presenta realisticamente tutte le qualità di un "sistema portuale". «La loro potenzialità complessiva - afferma Confindustria - potrà consentire alla Città metropolitana di Messina di implementare sistemi produttivi capaci di sviluppare economia e creare occupazione. Sistemi che si riferiscono, fra gli altri, a mobilità, logistica, turismo».

Milazzo, lettera aperta del comandante Mario Sciotto

Il porto delle occasioni perdute Le accuse del Comitato cittadino

Banchina incompleta mancato dragaggio e niente viabilità dedicata

Milazzo «**Autorità portuale**: venti anni di opportunità perdute». Non si presta di certo ad interpretazioni l'ennesima presa di posizione del "Comitato Grande porto" in una lettera aperta alle Istituzioni cittadine.

La notizia della ripartizione del "tesoretto" dell'Authority esclusivamente su Messina ha provocato reazioni non solo tra le forze politiche ma anche tra gli "addetti ai lavori".

«Ricordiamo all'**Autorità portuale** di Messina - scrive il comandante Mario Sciotto - che il tesoretto di 47 milioni di euro è frutto in prevalenza delle tasse provenienti dal porto di Milazzo in virtù di accise riscosse per un importo pari ad un miliardo di euro». Quindi l'analisi strutturale della **portualità** mameritina.

«Al momento della nostra forzata adesione all'**Autorità portuale** di Messina, il nostro porto aveva a disposizione un numero di banchine superiore a quello attuale, dato che una parte consistente del molo Marullo e del molo Luigi Rizzo sono stati dati in concessione a privati. Si sperava nel molo XX Luglio ma, come è noto, tutto è fermo. Nessun intervento è stato effettuato per il dragaggio del porto con la conseguenza che a causa del basso pescaggio le navi sono costrette ad allibare al molo foraneo prima di poter scaricare alla

banchina commerciale. Questa operazione comporta un aggravio di spese per cui, ad esempio, gli importatori barcellonesi di legname hanno preferito utilizzare altri porti economicamente più vantaggiosi. Stessa cosa vale per le navi da crociera. Altro gap? In quasi 20 anni di gestione dell'**Autorità portuale** non si è provveduto a collegare il porto con l'asse viario, impedendo lo sviluppo di ogni attività commerciale rinunciando anche alle richieste di molti **armatori** disposti ad investire per collegare il nostro porto con il continente.

Tutto questo ha provocato un risultato: la perdita di posti di lavoro. Altro che l'incremento dichiarato alla nascita dell'**Autorità portuale**!» (r.m.)

Palermo: incontro su anello ferroviario per spostamento della rampa all'interno della Cinta Portuale

(FERPRESS) - Palermo, 24 MAR - Si è svolto ieri un incontro tra l'assessore alla Riqualificazione Urbana e Infrastrutture Emilio Arruri e i rappresentanti di R.F.I. - Stazione Appaltante, Italfer, Direzione Lavori, Tecnica, Impresa Esecutrice dei lavori dell'Anello Ferroviario e Autorità Portuale, sulla proposta di spostamento della rampa di cantiere dalla via La

Masa all'interno della Cinta Portuale.

L'incontro si è concluso con la condivisione della proposta, da tempo formulata dall'Amministrazione Comunale e recepita da R.F.I che consentirà, quindi, di lasciare libera e fruibile la via La Masa, riducendo così notevolmente in quell'area i disagi provocati dai lavori.

Il sindaco Leoluca Orlando e l'assessore Emilio Arruri nell'esprimere viva soddisfazione per l'intesa raggiunta, sottolineano: «che questa è il risultato e la conferma della determinazione dell'Amministrazione Comunale che fin dall'avvio dei lavori ha garantito «massima dell'attenzione nei confronti dei cittadini, dei residenti e delle attività economiche. Avanti dunque – concludono Leoluca Orlando e Emilio Arruri – con la realizzazione degli interventi per migliorare la mobilità a Palermo e costruire insieme, oggi, il futuro della Città!».

Imminente la firma sull'accordo tra Messina e Reggio per la nascita dell'Agenzia che farà da cabina di regia per i collegamenti tra le due sponde

Ecco come cambierà la mobilità nello Stretto

Subito disponibili i 20 milioni del Pac Metro, sul fronte messinese sarà creato un Hub nell'area della Stazione

Domenico Bertè Messina Per la firma a questo punto è solo questione di giorni. Il protocollo d'intesa sulla mobilità nello Stretto di Messina, dopo la schiarita sul caso Alitalia, torna di piena attualità.

Ma al di là della dichiarazioni d'intenti, è il progetto che potrà sviluppare la sinergia fra Messina e Reggio a incuriosire. A margine dell'incontro di Roma per il "Minniti" gli assessori alla Mobilità delle due Città metropolitane hanno incassato un'importante nulla osta per la realizzazione di quella rete di mobilità che renderà concreto, attraverso la nascita Agenzia permanente dello Stretto, il Protocollo. Messina e Reggio metteranno sul tavolo 20 milioni di euro dei 26 che hanno a disposizione nella borsa del Pac Metro. Gaetano Cacciola e Giuseppe Marino hanno verificato con i dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e con quelli della Agenzia della Coesione la sostenibilità del pacchetto di iniziative che renderanno più vicine le due sponde. Saranno spesi, in base ai primi calcoli, per sostenere nei prossimi quattro anni la mobilità dello Stretto.

Dall'incontro sono emersi, non solo le certezze sui fondi e la durata del primo investimento, ma anche qualche particolare in più sull'iniziativa. Con l'aeroporto Minniti come riferimento per i voli di tutta l'area, si finanzierebbero fino al 2022 almeno tre coppie di corse di mezzi veloci (fino al 2019 il servizio è di **Ustica Lines**) per gli orari non coperti della tratta Messina-Reggio. Servirebbero almeno una corsa in più al mattino per arrivare in tempo a prendere il primo volo in partenza, e due di notte per gli ultimi arrivi da Roma e da Milano.

I soldi del Pac Metro si sostituirebbero, per le corse in più, a quelli del Mit che sostiene la spesa ad oggi sostenute dall'armatore trapanese. Sulla tratta verso Villa San Giovanni, dove invece viaggia Bluferris, si punta al reale coordinamento delle navi con l'arrivo dei treni, specie quelli a lunga percorrenza. Ad oggi basta un lieve ritardo per far perdere la "coincidenza" con l'Isola a tanti siciliani. Sempre con gli stessi 20 milioni di euro si ridurrebbe la spesa dei pendolari che ogni giorno studiano o lavorano nell'altra regione con un biglietto di trasporto unico a costi ragionevoli. La differenza fra il costo reale (circa

12 euro a ticket pieno) e quello che dovranno pagare i messinesi e i reggini (7 euro?), anche dalla provincia, verrebbe fuori proprio da questo plafond.

Sia a Reggio che a Messina nasceranno degli hub che smisteranno gli arrivi e le partenze verso il mare, l'autostrada, la città. «Noi abbiamo già deciso di investire 4,7 milioni di euro per la rifunionalizzazione dell'area della stazione», dice Gaetano Cacciola, «nascerà il lapis roulant che unirà la Centrale alla Marittima e chiederemo a Fs di sostenere il nostro investimento per rendere più attraente la Stazione magari con una galleria di negozi». Accanto al cavalcavia sarà completato il parcheggio per i bus extraurbani.

Alcuni ascensori trasferiranno velocemente i passeggeri da e verso il binario 1. Sorgeranno percorsi protetti per i pedoni e finalmente saranno installati pannelli per l'infomobilità.

Lo stallo negli interventi di completamento della banchina XX Luglio

Tra Consiglio e Authority è scontro al calor bianco

Le forze politiche fanno quadrato attorno a Nastasi: «Verbali delle riunioni del Comitato e report sugli incassi»

Milazzo Il "botta e risposta" tra il presidente Nastasi e il commissario dell' Authority De Simone sui lavori relativi alla banchina XX Luglio ha - come si prevedeva - riaperto le polemiche dei mesi scorsi sulla portualità ed in particolare sulla considerazione che l' ente messinese avrebbe nei confronti del porto mamertino. Uno scontro destinato ad avere seguito visto che il presidente Gianfranco Nastasi - che non ha gradito i toni della smentita dell' **Autorità portuale** - ha comunicato alle forze politiche che chiederà 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. Non solo. Sarà chiesto anche il report degli introiti ottenuti - sempre negli ultimi 5 anni - dall' Authority dal porto di Milazzo e il loro reimpiego verso lo scalo milazzese. Insomma, venti di guerra. Sulla questione banchina, il presidente del Consiglio ha ricordato che il 31 dicembre 2016 doveva essere il termine di completamento e invece i lavori sono bloccati e non si sa ancora quando riprenderanno.

Ma anche il Consiglio ha fatto quadrato in difesa della presidenza. «La storia della banchina XX Luglio è lunga - ha detto Pippo

Midili - e invito il commissario dell' **Autorità portuale** ad evitare di fare intravedere la possibilità di ricorrere all' autorità giudiziaria. Altrimenti lo faccia subito così capirò davanti ad un magistrato cosa è accaduto.

Nella nota di chiarimento infatti si parla di problema tecnico senza specificare nulla. Ma qual è il problema tecnico? Il progetto dell' opera è stato sottoposto al vaglio del Consiglio superiore dei Lavori pubblici che lo ha licenziato positivamente e del parere favorevole della Conferenza speciale dei servizi voluta dalla Regione che finanzia l' opera.

In entrambi i casi si tratta di autorizzazioni rilasciate ben prima che la zona interessata dai lavori venisse inclusa nell' Area Sin (sito di interesse nazionale).

Il consigliere Alessio Andaloro invece è tornato sulla questione dell' accorpamento comunicando che ad Augusta è stato già presentato ricorso al Tar per evitare l' unione con Catania. «In altri luoghi della nostra regione dunque - ha detto - si sta cercando di difendere l' autonomia della propria **Autorità**

portuale

Analoghe iniziative non ci sono a Milazzo dove ci si limita alle dichiarazioni. Allora l' ingresso nell' **Autorità portuale** fu accettato perché si auspicava un potenziamento del porto e quindi un ritorno per l' occupazione.

Nulla di tutto questo è avvenuto e anzi il porto ha avuto un arretramento sia funzionale che economico» (a.l.)

Anello ferroviario, intesa su via La Masa: ok a spostamento rampa di cantiere

Incontro tra l'assessore alla Riqualificazione urbana e infrastrutture Emilio Arcuri e i rappresentanti di Rfi, Stazione appaltante, Italferr, direzione Lavori, Tecnis, impresa Esecutrice dei lavori dell'Anello ferroviario e **Autorità portuale**, sulla proposta di spostamento della rampa di cantiere dalla via La Masa all'interno della cinta **portuale**. L'incontro si è concluso con la condivisione della proposta, da tempo formulata dall'amministrazione Comunale e recepita da Rfi che consentirà, quindi, di lasciare libera e fruibile la via La Masa, riducendo così notevolmente in quell'area i disagi provocati dai lavori. Il sindaco Leoluca Orlando e l'assessore Emilio Arcuri nell'esprimere soddisfazione per l'intesa raggiunta, sottolineano "che questa è il risultato e la conferma della determinazione dell'amministrazione comunale che fin dall'avvio dei lavori ha garantito il massimo dell'attenzione nei confronti dei cittadini, dei residenti e delle attività economiche. Avanti dunque - concludono Leoluca Orlando e Emilio Arcuri - con la realizzazione degli interventi per migliorare la mobilità a **Palermo** e costruire insieme, oggi, il futuro della Città".

Anello ferroviario, il cantiere si sposta: via la Masa presto libera

Buone notizie per l'anello ferroviario, il Tribunale dissequestra la Tecnis21 marzo 2017Via Giuseppe la Masa presto libera dalle transenne. Rete ferroviaria italiana ha detto sì alla proposta, avanzata dall'amministrazione comunale, di spostare il cantiere dell'anello ferroviario all'interno del porto. L'ok è arrivato durante un incontro tra l'assessore alla Riqualificazione urbana e infrastrutture Emilio Arcuri e i rappresentanti di Rfi, stazione appaltante, Italferr, direzione lavori, Tecnis, impresa esecutrice dei lavori dell'anello ferroviario e **Autontà portuale** che si è svolta ieri. Stop quindi ai disagi provocati in quell'area dai lavori. Soddisfatti per l'intesa raggiunta il sindaco Leoluca Orlando e l'assessore: "Questa è la conferma della determinazione dell'amministrazione - dichiarano - che fin dall'avvio dei lavori ha garantito il massimo dell'attenzione nei confronti dei cittadini, dei residenti e delle attività economiche. Avanti dunque con la realizzazione degli interventi necessari per migliorare la mobilità a **Palermo** e costruire insieme, oggi, il futuro della città". Gallery.

Palombari della Marina militare fanno brillare ordigno bellico

Giornata di lavoro intenso e pericoloso, quella di ieri, per i palombari della Marina Militare di Augusta, chiamati all'opera nel porto di Catania.

Ciò dopo che nei giorni scorsi era stato individuato un pericoloso ordigno risalente alla seconda guerra mondiale. Per l'esattezza una bomba aerea di "appena" 250 chilogrammi, presumibilmente sganciata da un velivolo degli alleati per fiaccare le resistenze di chi presidiava l'area del porto della nostra città.

Con tutte le cautele del caso, i palombari specializzati dello Sdai (Servizio difesa antimezzi insidiosi) hanno raggiunto l'area marina in cui era andato ad adagiarsi il pericolosissimo ordigno e, dopo avere seguito le procedure richieste dall'eccezionale rinvenimento - e, quindi, dopo avere anche inibito la navigazione nel tratto di mare interessato - hanno fatto brillare l'ordigno bellico, che ha dato vita per qualche secondo a una spettacolare fontana d'acqua in mare, con l'Etna sullo sfondo apparsa ancora più suggestiva, prima che tutto venisse riportato alla normalità.

Il Nautilus

ICTSI MIRA ALLA PRIVATIZZAZIONE DEL PORTO DI SALONICCO



SALONICCO – “Vi posso confermare che abbiamo presentato la nostra offerta per aggiudicarci la maggioranza del porto di Salonico”: così parla, privo di inutili circonlocuzioni, il noto terminalista filippino International Container Terminal Service (i.e.: ICTSI) per bocca del proprio vice presidente nonché responsabile per l’Asia ed il Pacifico, Christian R. Gonzales. L’operatore filippino, attivo nella movimentazione dei contenitori, vuole puntare il muso verso il Vecchio Continente e, chissà, si saranno detti dalle parti di Manila, l’imminente privatizzazione del secondo scalo marittimo greco potrebbe fare da apripista.

Del resto, ICTSI ha in dotazione oltre 240 milioni di dollari con cui alimentare, per il solo anno corrente, la propria strategia di crescita e sviluppo. Si sa, negli ultimi tre anni il governo di Atene ha perniciosamente viaggiato sulle montagne russe: collateralmente, tra falchi e colombe, c’era da aspettarsi che operazioni, quali ad esempio la privatizzazione del 67 % dello scalo di Salonico, finissero sulla graticola.

Difatti, anche questa operazione rientra nel piano di “do ut des” che Atene ha dovuto mettere sul piatto pur di ottenere, da parte di Bruxelles e dal Fondo Monetario Internazionale, il prestito monstre di 86 miliardi di euro. Dopo una dilazione lunga 3 anni, gli animi paiono essersi placati e così il processo di privatizzazione ha ripreso il suo normale corso.

Giovedì pomeriggio, sulla scrivania londinese di Morgan Stanley, consulente finanziario del governo di Atene sono pervenute tre offerte per il secondo più importante porto ellenico che, attualmente, vanta una capitalizzazione in borsa di circa 195 milioni di euro. Oltre alla ICTSI, sono in lizza, rispettivamente, la DP World di Dubai ed il consorzio teutonico di private equity composto dalla Deutsche Invest Equity Partners, dalla Terminal Link – sussidiaria della francese CMA CGM – nonché dal gruppo greco-russo Savvidis. Non si hanno, invece, più notizie della giapponese Mitsui&Co.

L’Agenzia greca per le privatizzazioni dovrà aprire le buste contenenti le varie offerte non più tardi del prossimo 7 aprile. L’aggiudicatario del porto di Salonico dovrà ulteriormente metter mano al portafogli ed investire almeno 180 milioni di euro nell’arco di un settennato. Si dovranno altresì garantire volumi di traffico pari ad almeno 360mila TEU per anno: prima della grande depressione, il traffico contenitori viaggiava ad una media di circa 440,450mila TEU per anno.

Stefano Carbonara

Il Nautilus

Terminal di Rotterdam hub d'Europa per LNG



ROTTERDAM – Nonostante l'altalenante prezzo del petrolio, l'Europa continua a credere che il gas e in particolare LNG (Liquefied Natural Gas) sarà la risorsa del futuro per lo shipping mondiale. I motivi principali sono tre: il prezzo del greggio è mantenuto basso dalla politica economica dell'OPEC; la disponibilità di greggio non è infinita e diversificare sarà necessario; entro il 2025 l'IMO imporrà il limite di zolfo contenuto nei fumi delle navi allo 0,5% (oggi ottenuto con i catalizzatori o con i costosi carburanti a basso contenuto di zolfo).

Era lo scorso settembre, quando la prima nave, noleggiata dalla Shell, si è attraccata al pontile del terminal di LNG di Rotterdam. Così, il terminal ha iniziato il suo esercizio per approvvigionare di LNG sia vettori terrestri e navi con rotte verso il nord-ovest europeo; e si appresta in futuro di servire e alimentare due delle più grandi navi da crociera del mondo. LNG è un gas naturale liquefatto, convertito in liquido per raffreddamento a circa -160°C , facilitando così la conservazione e il trasporto. È utilizzato come combustibile perché non presenta contenuto di zolfo e particolato; la sua combustione produce bassi contenuti di ossidi di azoto (NOx) e di anidride di carbonica (CO₂).

Inoltre, i motori bruciando questo combustibile (pulito) durano più a lungo e con ridotta manutenzione. Dal 2019, la Volkswagen esporterà auto tra l'Europa e il nord dell'America su navi ro-ro alimentate a LNG e la Carnival Corporation ha programmato la costruzione di sette navi da crociera alimentate a LNG. Molte altre compagnie di navigazione stanno compiendo ogni sforzo (economico, strutturale, organizzativo e formativo) per acquisire quella mentalità operativa "green" per rendere il processo del trasporto marittimo più sostenibile per l'ambiente e nel condurre un business moderno.

Il terminal, per il processo di rigassificazione, utilizza il calore residuo dei processi di produzione di energia delle centrali elettriche vicine nel rispetto delle sue quattro funzioni principali: ricezione, stoccaggio, rigassificazione e fornitura. È un terminal "open" nel fornire servizi agli utenti di LNG oltre alla principale funzione di alimentare la rete nazionale per usi domestici. Il porto di Rotterdam in questo campo è leader e si sta impegnando per accelerare questa fase di transizione del processo delle green-ship, divenendo un vero hub dell'Europa per la fornitura di LNG.

Ultimamente, il terminal è stato ampliato per permettere l'ormeggio a una terza nave e infrastrutture speciali per il bunker e/o carico di LNG a piccole navi che fungono da feeder tra i terminal e le grandi navi.

El tráfico de contenedores del puerto en Los Angeles aumenta el 2,4%

En los dos primeros meses del año el tráfico del puerto de Los Angeles registró un movimiento de 1,4 millones de contenedores (TEU), lo que supuso un aumento del 2,4% respecto al mismo

periodo del año anterior.

De los 1,4 millones de contenedores, 714.000 eran de importación (+3,5%), 376.000 de exportación (+18,5%), y 420.000 contenedores viecos (+3,6%).

Opinión:

No a la reforma de la estiba

El pasado 17 de marzo el Maritimas, en su página número 12, apareció una nota de prensa, bajo el título que se cita en el epígrafe.

Antes de proseguir este escrito, debo de dejar constancia que envié una información a mis amigos en las siguientes fórmulas: «a tenor del B.O.E. 25.0.2.077, sobre el régimen de los trabajadores, en la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías». Iniciaba este como en pocas ocasiones, quizás sea la primera, que inicio un escrito, con una dualidad interna, por una parte mi gran identificación personal y familiar con este colectivo y por otra de un tema, que debería de haberse solventado antes de la última sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión del 2014, y sin apurarme anterior a éste.

Como rápido lo advierto y en cuanto a la familiaridad que señala esta entidad que en la fotografía que acompaña el Maritimas, antes mencionado, aparece un familiar de este autor.

O yo estoy errado, o el concepto reforma, entre otras acepciones, significa retirar algo que definitivamente estaba equivocado. Si esto es así aquí acontece en esta prestación dos elementos a tener presente, se ha sostenido en el tiempo algo equivocado y segundo lo que propone el Gobierno en el B.O.E. que se mencionaba más arriba de

reforma a mi juicio nada, más bien es la desaparición de un sistema, que con sus pros e contras, ha funcionado hasta la fecha.

No entiendo que habiendo transcurrido treinta años de la anexión de España a la U.E. y cuando era público y notorio que este sistema de trabajo tenía que cambiar, no haya sido tiempo este Gobierno y los anteriores de haber tratado este asunto, de una manera, en que ambas partes hubieran llegado a un acuerdo y no presentar antes las Cortes un Real Decreto, supongo realizado a la carrera, del cual dimana el finiquito de un sistema, con la apertura a unos nuevos actores, con un beneficio para uno de las partes y sobre todo sólo ha creado, con la pérdida de unas categorías importantes para los años de la SS, en detrimento del resto del sistema.

Cerraba mi escrito mencionado arriba en negrita de la siguiente forma «que todo termine bien, en la medida que puedan ser aceptadas algunas de las reivindicaciones de los actuales trabajadores, ya que caso contrario, mucho me temo que hay un incierto devenir en los puertos, pudiera estar equivocado en beneficio de todos, y es que la reforma, mal canalizada termina lamentablemente en revolución».

Condestable