



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Da Trieste la sfida dell'economia circolare..." (Ansa)

Venezia:

"...Musolino ha illustrato a Confetra Nord Est il porto del futuro..."

(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Verso la proroga di 2 anni per il lavoro dei camalli..."

(Il Nautilus, Messaggero Marittimo)

"...Falsi controlli, in porto rischio di sicurezza..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Il Consiglio di Stato chiude la porta..." (The Medi Telegraph)

"...Novi, rifarei presidente del porto ma attento alle lobby..."

(Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Darsena Europa e hub crociere progetti (e tempi lunghi) all'esame..."

(La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Si riunisce per la prima volta a Piombino l'Organismo di partenariato della Risorsa Mare..."

(L'Informatore Navale, Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo)

"...General Electric non lascia il porto..." (Il Telegrafo)

"...Risorsa mare primo incontro all'Authority..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Gaeta: l'Authority a sostegno dell'Istituto Nautico..."

(Corriere Marittimo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
26 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Napoli:

"...Spirito: la Zes entro dicembre, oppure non ce la faremo più..."
(Corriere Marittimo)

Gioia Tauro:

"...La Via della Seta attrezzarsi per tempo..." (Centonove)

"...A Gioia Tauro budget 2017..." (La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Authority-Comune, un patto da 130 milioni..." (Gazzetta del Sud)

"...Porti, la rivoluzione è vi...Cina..." (Centonove)

"...Realizzazione della "Via del Mare"..."
(ilcittadinodimessina.it, TempoStretto)

Augusta:

"...Confronto su infrastrutture e intermodalità..." (La Sicilia)

"...Furti ad Augusta..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Il futuro delle Zes..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

MENTRE SI ATTENDE IL TAR DELLA TOSCANA SUL CASO LIVORNO

I tanti "nodi" della riforma Delrio alle commissioni parlamentari

In discussione in particolare l'esclusione dei "politici" dai comitati di gestione - I riflessi degli accordi con la Francia per la cantieristica del Muggiano - I programmi dell'ex Wass

ROMA - Giovedì scorso nella commissione trasporti della Camera, e giovedì prossimo in quella del Senato, tema di discussione le "correzioni" alla legge di riforma della portualità, così come proposte dal ministro Delrio e della sua struttura. I tempi sono ormai ridotti al lumicino perché siamo alla scadenza dei termini di legge per approvare i correttivi. E uno dei nodi rimane l'articolo dei "correttivi" che esclude dai comitati di gestione dei porti coloro che hanno cariche politiche elettive, esclusione fortemente contestata non solo dalle minoranze in parlamento, ma anche da quel settore dei democratici che fu capo alla vicepresidente dei DS Deborah Serracchiani, presidente di Regione e facente regolarmente parte del comitato di Trieste. Sul tema specifico anche il Tar della

(segue a pagina 10)

I tanti "nodi" della riforma

e di sistemi intelligenti di mine e contromisure mine.

Toscana, innescato da due ricorsi del sindaco di Livorno Filippo Nogarini, comincerà proprio oggi il dibattito, salvo non si verifichino fatti nuovi.

I lavori delle commissioni parlamentari sulla riforma Delrio si stanno incrociando con altri importanti impegni, che riguardano la portualità e in particolare la cantieristica italiana. C'è da definire la stesura degli accordi di cooperazione navale tra Italia e Francia legati alla cessione dei cantieri dell'Atlantique a Fincantieri, che hanno già avuto riflessi preoccupati a La Spezia nel timore che venga depotenziato il

Muggiano. A Livorno invece l'ex Wass - già Whitehead siluri - oggi inquadrata nel gruppo Leonardo Spa aspetta di sapere anche attraverso l'audizione del suo amministratore delegato Alessandro Profumo (commissioni riunite del Senato IV Difesa e X Attività produttive) gli sviluppi dello stabilimento in vista anche del programma europeo di sviluppo del settore industriale della difesa, all'esame dell'Unione Europea che ha inviato per le valutazioni una Proposta di Regolamento. L'ex Wass come noto è leader nella produzione di siluri ultra-sottili

Porti: da Trieste la sfida dell'economia circolare

D'Agostino, "Circondati da cervelli, è l'ora dell'innovazione"



(ANSA) - TRIESTE, 25 OTT - Trieste raccoglie la sfida dell'economia circolare del mare. "E' l'ora dell'innovazione", ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale Zeno D'Agostino. "Il porto di Trieste e la città sono circondati dalla più grande concentrazione di cervelli a livello mondiale. Una simile realtà non può essere scollegata dalla portualità ed è scandaloso non aver messo in precedenza questi cervelli a disposizione del territorio".

D'Agostino ha parlato durante il convegno "Innovazione e competitività delle città portuali: l'economia circolare", organizzato da Autorità portuale di Trieste e Area Science Park, in collaborazione con Intesa San Paolo. Durante il dibattito, moderato dalla giornalista Monica Busetto, è stata sottolineata la crescita dei traffici nel Mediterraneo e la necessaria attenzione rispetto alla sostenibilità dell'impatto che ciò avrà su ambiente e risorse naturali.

Il direttore generale di Studi ricerche Mezzogiorno (Srm), Massimo Deandreis, ha motivato la strategicità del "lago Mediterraneo" con "la crescita dell'economia dei paesi di Nord Africa e Medioriente, l'aumento dei traffici del Canale di Suez e le ricadute dell'iniziativa cinese One Belt One Road. Uno scenario con ovvie ricadute anche sul porto di Trieste", ha concluso. Nel corso della relazione è stato ricordato che Trieste è il primo porto italiano ad avere ottenuto nel 2016 la certificazione ambientale: risultato di rilievo per un porto che copre metà del tonnellaggio merci dell'Alto Adriatico e tre quarti delle rinfuse liquide, grazie al petrolio. Trieste movimentava inoltre 90 milioni di tonnellate con il ro-ro: un quinto del totale italiano. Per D'Agostino, "la competizione si vince facendo cose che gli altri non fanno. L'Autorità vuole creare le precondizioni per determinare un certo tipo di futuro.

Ci sono aree da recuperare e sul Carso i cervelli, mentre il mare porta opportunità. È necessario un cambio di mentalità: il porto che cambia ma continuerà a produrre profitto".

Massimiano Tellini, responsabile del Circular Economy Project di Intesa Sanpaolo, ha evidenziato la necessità di introdurre "nuovi concetti di business per separare lo sviluppo economico dallo sfruttamento delle risorse naturali: questo significa economia circolare, una sfida collettiva e strategica di transizione, che può offrire nuove opportunità di business".

Per il direttore di Area, Stefano Casaleggi, "si tratta di una sfida che deve mobilitare tutte le energie presenti sul territorio: noi lavoriamo soprattutto su biotecnologie e materiali strategici. Qui si possono creare merci d'avanguardia e sfruttare il sistema logistico". (ANSA).

Musolino ha illustrato a Confetra Nord Est il «porto del futuro»

VENEZIA - Nella sede della associata Avics, si è svolto a Vicenza il direttivo di Confetra Nord Est. Come ospiti hanno partecipato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino e il segretario generale, Martino Conticelli. Un incontro molto atteso per capire quale sia la visione del nuovo presidente dei porti di Venezia e Chioggia, reso ancor più interessante dall'imminente svolgimento degli Stati Generali della Logistica a Nord Est, nei quali il sistema portuale veneziano, svolgerà un ruolo chiave. Pino Musolino ha ampiamente spiegato come dovrà essere per lui il porto del futuro. «Innanzitutto, devo dire che qui mi sento a casa, - ha esordito Musolino - è mia precisa intenzione avere un rapporto diretto e costruttivo con tutti i "corpi intermedi" che gravitano attorno al porto. Il mio metodo di lavoro si basa sul dialogo e il confronto. Abbiamo molto lavoro da fare e una grande responsabilità perché Venezia è lo sbocco a mare di tutta la Regione. Facciamo parte di un sistema logistico articolato e ampio, che inizierà finalmente a fare "sistema" proprio partendo dagli Stati Generali della Logistica che ho fortemente voluto si tenessero a Venezia e all'Arsenale, un luogo simbolo anche in chiave logistica». Il porto che ha in mente Musolino, non pensa a progetti faraonici, ma ha un approccio pragmatico e concreto alla realtà, puntando prima alla massima efficienza dell'esistente, e a realizzare poi gli interventi infrastrutturali più impegnativi necessari. «Dobbiamo evitare sprechi di risorse pubbliche e risolvere le criticità che in questi anni non sono state affrontate - ha sottolineato il presidente - tra queste il problema della nebbia, non certo un problema sorto di recente ma che limita notevolmente l'accessibilità del nostro porto. Basterebbe iniziare con la manutenzione dei fari e delle luci di segnalazione. Posso annunciare che sto istituendo un apposito ufficio in Autorità portuale che avrà il compito di occuparsi esclusivamente di ottimizzare l'accessibilità nautica dello scalo».

Insomma si riparte "rammendando l'esistente" per citare una frase di Renzo Piano cara al ministro Delrio. «Ma questo non vuol dire che non ci siano cose importanti da fare - ha continuato Musolino - il fatto è che prima di decidere cosa e come, è bene svolgere delle analisi approfondite. Così la prima parte del Piano Operativo Triennale approvato nei giorni scorsi è dedicato proprio allo studio della situazione attuale e degli scenari futuri. In questo senso, pongo l'attenzione sul fatto che il digitale ci sta portando a una rivoluzione, nel mondo dei contenitori e non solo (penso alle navi a guida automatica che non sono più fantascienza anche se le avremo dopodomani e non domani) e quindi le infrastrutture immateriali dei porti avranno lo stesso peso di quelle materiali. In questo settore giochiamo ad armi pari con i porti del Nord Europa». Su questo tema Musolino ha le idee chiare. «La nostra area di influenza può arrivare fino a poco a nord della Baviera. Dobbiamo essere pragmatici e guardare alla concorrenza degli scali del Nord Europa con spirito critico e fattuale cercando di offrire i migliori servizi e collegamenti per le aree di nostra competenza, prima di pensare a lanciare sfide difficilmente raggiungibili. In questo senso ottimizzando l'accessibilità nautica, i servizi, i collegamenti ferroviari e stradali, possiamo essere un ottimo porto anche una volta che sarà entrato in funzione il sistema Mose. Va ricordato che a Venezia non ci sono solo i container, ci sono altri settori come ad esempio il project cargo che hanno redditività anche migliori. Ovviamente questo non vuol dire che non mi batterò fino in fondo con il Governo per avere i soldi che ci spettano per non subire danni dall'essere l'unico porto del Mediterraneo a accesso condizionato». In conclusione due temi caldi. Conca di navigazione e grandi navi in laguna. «Stiamo lavorando perché il porto sia parte integrante della Cabina di Regia di gestione del Mose, poi per quanto riguarda la Conca che - incredibilmente - è stata realizzata in modo sbagliato, stiamo studiando degli interventi che permettano una maggiore accessibilità con un adeguamento dell'apertura e due accosti per le navi di dimensioni relativamente più grandi in caso di chiusura. Lì il fondale è a -16 metri e così saremo in grado di dare una parziale risposta al problema delle chiusure che, va ricordato, riguarda solo un numero limitato di episodi l'anno». Per le navi da crociera il presidente ha sottolineato il lavoro svolto dallo staff e dagli esperti dell'Autorità di Sistema fornendo una corposa documentazione di studi,

- segue

simulazioni e analisi al Ministero perché si potesse prendere una decisione sostenibile basata su dati concreti e sulle effettive necessità del porto, della città e della crocieristica «Ritengo sia stato fatto un buon lavoro, ora la scelta spetta al Ministero e credo non tarderà ad arrivare ».

Alla relazione di Musolino è seguito un dibattito intenso ed articolato che ha toccato anche altri temi, come quello delle dogane e, fuori dall'ambito portuale, le questioni riguardanti l'autotrasporto e i prossimi scioperi dei trasportatori e a seguire degli addetti alla logistica. Al presidente e al segretario generale dell'Adsp del Mare Adriatico settentrionale è stata infine chiesta la disponibilità a partecipare in futuro ad un altro Direttivo per continuare il dialogo sulle tematiche comuni e mantenere viva la ottima collaborazione avviata in questa occasione.

Porto di Genova: verso la proroga di 2 anni per il lavoro dei camalli



GENOVA – La proroga di 24 mesi che consentirà alla Culmv di continuare a lavorare nel porto di Genova dovrebbe essere firmata il 31 ottobre dall'Autorità di sistema portuale. Senza il rinnovo dell'autorizzazione (articolo 17 della legge 84/94) in scadenza a fine mese, i camalli a partire dal primo novembre non potrebbero più operare, per questo Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti avevano già organizzato un presidio davanti a Palazzo San Giorgio, per chiedere il rinnovo entro la fine del mese.

“Abbiamo ricevuto rassicurazioni sulla proroga – scrivono oggi i sindacati – per cui il presidio è annullato”. Ma il rinnovo conterrà alcune condizioni, ancora da definire nel dettaglio.

“A luglio quando abbiamo regolarizzato gli 82 soci speciali della Compagnia Unica, avevamo detto che quando avremmo fatto la proroga per due anni l'avremmo condizionata ad alcune valutazioni in ordine al modello gestionale, alla sicurezza, alla produttività e alle tariffe e anche alla sostenibilità economica della Compagnia – spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini -. Quindi nella proroga dettaglieremo alcune di queste condizioni che stiamo affinando”.

Sul lavoro dei camalli verso proroga di due anni

GENOVA - La proroga di 24 mesi che consentirà alla Culmv di continuare a lavorare nel porto di Genova dovrebbe essere firmata il 31 Ottobre dall'Autorità di Sistema portuale.

Senza il rinnovo dell'autorizzazione (articolo 17 della legge 84/94) in scadenza a fine mese, infatti, i camalli a partire dal primo Novembre non potrebbero più operare, per questo Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno chiesto il rinnovo entro la fine del mese. Ma il rinnovo conterrà alcune condizioni, ancora da definire nel dettaglio. «A Luglio quando abbiamo regolarizzato gli 82 soci speciali della Compagnia Unica, avevamo detto che quando avremmo fatto la proroga per due anni l'avremmo condizionata ad alcune valutazioni in ordine al modello gestionale, alla sicurezza, alla produttività e alle tariffe e anche alla sostenibilità economica della Compagnia – ha spiegato il presidente dell'AdSp, Paolo Emilio Signorini -. Quindi nella proroga dettaglieremo alcune di queste condizioni che stiamo affinando ».

«Falsi controlli, in porto rischio sicurezza»

MATTEO INDICE

I CONTROLLI truccati sui container potenzialmente radioattivi hanno messo a rischio «la sicurezza delle persone». Di più: le carte dell'inchiesta che l'altro ieri ha portato all'arresto di due consulenti che taroccano i test e ad altre sei misure cautelari nei confronti di spedizionieri "conniventi", certificano un andazzo che le stesse associazioni di categoria definivano fuorilegge, sebbene in porto a Genova imperasse. Tanto che sul punto ieri è intervenuto il presidente dell'Authority genovese Paolo Emilio Signorini.

«Così non si può fare»

Per capire cosa accadesse sulle banchine del primo scalo italiano in periodo d'allarme terrorismo, va focalizzato un episodio «emblematico» agli occhi di carabinieri e magistrati. Antonio Tamburini, 53 anni, titolare della "Navtec" ed «esperto qualificato» pagato dagli spedizionieri come consulente per eseguire in prima persona i test sui contenitori rischio radioattività, «risulta perfettamente consapevole» di agire al di fuori delle regole, che prevedono la sua presenza sui moli. Al contrario, gli accertamenti sono delegati «a un ragazzo che ha fatto un corso dell'Autorità portuale» e contemporaneamente Tamburini si dedica ad

altre attività: ispeziona a pagamento barche, va in palestra, sta a casa. La sua assenza "strutturale" è soprattutto illegale, «emerge in particolare da una conversazione dell'8 marzo 2017 con Piero Finazzi, presidente dell'Associazione nazionale esperti qualificati (Anep)... Finazzi prospetta a Tamburini lo svolgimento della sorveglianza radiometrica per una società, la Geodis, intenzionata all'import attraverso la dogana di Genova... Tamburini fa presente che, a causa delle basse tariffe imposte dal mercato, svolge la sorveglianza avvalendosi di un ragazzo, Antonio, cui delega la misurazione. Finazzi (che opera in Lombardia, ndr) appare molto chiaro nel precisare che tutto dev'essere svolto personalmente dall'esperto qualificato, il quale deve perlomeno essere presente sul posto durante le misurazioni, stilando subito i certificati. Lo stesso Tamburini appare ben consapevole della problematica e giustifica il suo modo di operare con il livello troppo basso dei compensi riconosciuti». Lo scambio successivo è eloquente. Finazzi: «Però guarda... ormai l'Arpa (un'agenzia pubblica per la protezione ambientale, ndr) ha emesso una procedura sulla nostra linea... hanno scritto che i controlli dei semilavorati devono essere effettuati da un esperto qualificato...». Di nuo-

vo Tamburini: «È giusto, è giusto. Però non puoi farli a trenta euro capisci...». Finazzi a quel punto si chiama fuori per non compromettersi: «In altre maniere assolutamente no... perché attenzione che fra un po' tutti saranno denunciati su questo... eh! Tutti! Quindi io non posso correre rischi. E neanche tu...». Tamburini, che l'altro ieri è finito in arresto proprio per questo, glissa: «Ok ok... giusto...».

«Più aree dedicate»

Sullo scandalo interviene il numero uno del porto Paolo Emilio Signorini: «Già nel dicembre 2014 un'indagine aveva portato alla luce una situazione simile, e negli ultimi tre anni lo scalo di Genova è stato l'unico in Italia a dotarsi di un'ordinanza specifica sulla gestione dei container potenzialmente radioattivi. Certo il servizio è gestito direttamente dagli spedizionieri e noi possiamo intervenire solo in due modi: facendo sì che ogni terminal abbia un'area dedicata e che i controlli avvengano entro 24 ore dallo sbarco. Nel 2017 si è registrato un basso numero di respingimenti di contenitori, solo 4, e sinceramente non cedevamo che il fenomeno degli screening fuorilegge si stesse ripetendo».

Controlli in porto “aggiustati”, le carte in mano ai giudici / IL CASO

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



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

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

- segue

«Falsificate 1.305 verifiche»

A scoperciare definitivamente questo sistema è la seconda tranche di un'inchiesta dei carabinieri del Nucleo operativo ecologico, coordinati dal procuratore aggiunto Francesco Pinto. All'alba di ieri i militari, guidati dal maggiore Andrea Pietracupa, hanno arrestato due persone: il consulente Antonio Tamburini, 53 anni, titolare della ditta "Navtec srl", incaricata di eseguire le analisi radiometriche ai terminal Psa di Pra', **Sech, Spinelli, Messina, Csm e San Giorgio**; Antonio Carannante, 43 anni, suo dipendente, che secondo quanto ricostruito compilava i verbali fasulli per conto del principale (sono difesi dagli avvocati Sabrina Franzone e Salvatore Bottiglieri). Entrambi, scrivono gli investigatori, «attestavano falsamente l'emissione dei relativi certificati radiometrici Irme90 nei confronti delle ditte di spedizioni marittime Saimare, Melandri, Ratti&Laghezza e Lesam International».

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

«Sistema affinato»

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

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

Sindaci nei board, il Consiglio di Stato chiude la porta

Genova - Via libera - con osservazioni - al decreto correttivo. «Con la norma, immediata decadenza di chi già siede nei board». Per il sindaco di Genova Marco Bucci la strada sembra sbarrata.



Genova - Il Consiglio di Stato mette la pietra tombale sulle velleità dei sindaci di entrare nel board dei porti. Il decreto correttivo che il Mit sta cercando di far approvare contiene infatti una chiara indicazione su coloro che «rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico amministrativo». Il ministero infatti conferma l'intenzione di chiudere la porta a sindaci e presidenti di Regione con velleità di partecipazione nei comitati di gestione dei porti. Il Consiglio di Stato peraltro rincara la dose: nessuna necessità di specificare la decadenza il giorno successiva l'entrata in vigore del decreto («Con la connessa comminatoria di decadenza ex lege per i soggetti che versano in questa condizione alla data di entrata in vigore della norma»). Scrive il Cds che **«Si tratta di una previsione che si pone nella condivisibile direzione di assicurare che i membri dell'organo deliberativo delle Autorità portuale siano scelti per competenze e attitudini specifiche, piuttosto che secondo logiche di appartenenza politica»**.

Con questo parere oltre alla decadenza dei sindaci e presidenti di Regione che già siedono nei board, si chiude la porta anche alla possibilità per il sindaco di Genova di sedere nel comitato di Gestione dell'Autorità di sistema.

Genova: Novi, rifarei presidente del porto ma attento alle lobby

GENOVA - «Sì, rifarei il presidente dell'Autorità portuale. Però starei attento a non andare giù così pesante perché le lobby sono tremende». A distanza di tanti anni, dopo le dolorose vicende dell'inchiesta giudiziaria sull'assegnazione del terminal Multipurpose, durata dal 2007 al 2015 e finita in una bolla di sapone, l'ex presidente dell'Autorità portuale di Genova Giovanni Novi torna sulla vicenda raccontando la sua verità nel libro "Shipping e trading. I racconti di un broker" presentato a palazzo della Meridiana. Proprio a margine della presentazione dice che tutto sommato il presidente lo rifarebbe. «Il mestiere lo sapevo fare - sottolinea -. Ma alle lobby non importava niente. Appena arrivato mi hanno detto dovresti occuparti di Roma e di Bruxelles. Io ho detto: a Roma e Bruxelles ci mando gli altri, io sto in porto». Nel libro (edito da Tormena e il cui ricavato sarà donato in beneficenza), Novi racconta la sua vita professionale da broker, la storia delle famiglie Burke e Novi, la passione per la vela ma anche i giorni dell'inchiesta, quando da presidente del porto fu messo agli arresti domiciliari e poi scagionato. «La messinscena fu come l'arresto di Totò Riina: quattro macchine bloccarono il traffico e la casa fu circondata per più di un'ora dalla Guardia di Finanza» scrive. Alla presentazione ci sono anche l'ex sindaco Giuseppe Pericu, l'armatore Alcide Ezio Rosina, il presidente dello Yacht club, Vito Reggio e il console della Culmv Antonio Benvenuti che parla di «una pagina nera nella storia del porto e della città. Il fatto che poi siamo stati tutti assolti non lo cancella». Nel libro Novi dedica solo poco più di tre pagine alla vertenza giudiziaria, ma racconta la sua verità e fa nomi e cognomi, quelli per i quali prova «disistima», i pm Cotugno e Zucca, i Messina e anche il suo successore alla guida del porto, Luigi Merlo che si costituì parte civile nel processo. E a proposito di lobby cita «tre imprenditori locali che erano soliti riunirsi negli uffici di Confindustria e decidere come attaccarmi meglio»

DIBATTITO PUBBLICO SUL PORTO DI LIVORNO

Darsena Europa e hub crociere progetti (e tempi lunghi) all'esame

I dirigenti dell'AdSP Enrico Pribaz e Claudio Vanni hanno illustrato lo stato dell'arte sui due temi - Molta enfasi su "partecipazione" e ambiente - Il "siparietto" tra Nogarin e Corsini

LIVORNO - C'era davvero sete di conoscere il più possibile dei grandi progetti relativi alla prima fase della piattaforma Europa e del nuovo waterfront cittadino con i terminali traghetto e crociere: così venerdì scorso nella sala Canavaglia della Fortezza Vecchia, per l'occasione gremita. L'appuntamento ha fatto parte del "percorso partecipativo" del dibattito pubblico che la legge impone per le grandi opere. Molta teoria, tante buone intenzioni sulla democrazia dell'informazione ai cittadini, ma per molti che aspettavano di conoscere i progetti concreti per il porto, poco più che aria fritta. Del resto, chi volesse conoscere la normativa sui "percorsi partecipativi" potrebbe documentarsi. E forse maturerebbe anche qualche dubbio sull'effettiva utilità dell'istituto mediato dalla legge della Francia, e come sempre imbottito di burocrazia all'italiana.

Chiusa parentesi, andiamo alla sostanza. Ha diretto le presentazioni Claudio Vanni, dopo un breve saluto del presidente dell'AdSP Stefano Corsini. Le tematiche sulla Darsena Europa sono state illustrate dal dirigente tecnico Enrico Pribaz: il quale ha ricordato - dopo una breve storia sulla prima gara annullata - che il 9 novembre

scadranno i termini per la presentazione delle domande di partecipazione alla nuova gara per la Darsena Europa prima fase: fase che comporta la sola area containers, da ricavare sulle due vasche di colmata, dalle opere foranee di protezione e dal canale d'accesso a 16 metri (poi verrà allungato a 20 metri). "Contestualmente ha aggiunto Pribaz - l'AdSP sta predisponendo un altro bando di caratterizzazione, geognostica, geofisica dei fondali marini dove sorgeranno le nuove opere, per avere un quadro conoscitivo della situazione ambientale. Siamo nell'ordine di un bando del valore di uno, due milioni di euro". "Col nuovo codice degli appalti - ha detto ancora Pribaz - abbiamo fatto un passo in avanti, nella speranza di coinvolgere l'iniziativa privata su un progetto di fattibilità che spetterà poi all'amministrazione valutare". Conclusione: il progetto è cambiato, ma la sua valenza come porto-container rimane prioritaria, mentre viene rimandata (a "babbo morto", come si dice a Livorno...) l'altra grandiosa sezione per le Autostrade del mare: nella valutazione (peraltro corretta) che liberata dai containers la Darsena Toscana potrà davvero

sopperire ai rofo e ai ro/carry in tempi meno lunghi. Qualche domanda, che serpeggiava tra il pubblico, riguardava la diatriba sulla destinazione della radice della sponda est della DT: ma Pribaz saggiamente ha sorvolato, non stava a lui.

Claudio Vanni da parte sua ha presentato i progetti della stazione marittima e di tutto il waterfront relativo. Un'operazione altrettanto grandiosa della piattaforma Europa e forse ancora più complessa, su tempi che si prolungheranno probabilmente per almeno una decina d'anni. "Siamo in fase interlocutoria - ha ammesso Vanni - ma assieme al Comune abbiamo predisposto un piano anche per una migliore integrazione tra città e porto, spazi di fruizione pubblica, la valorizzazione della Fortezza Vecchia, che sarà di nuovo circondata dall'acqua e per l'accessibilità dell'area dalle grandi direttrici superstradale e ferroviaria". Un occhio di riguardo sarà dedicato anche a un filo diretto con l'aeroporto Galilei, che oggi è un Uffo per il porto. Tanta carne al fuoco, con il Comune - presenti l'assessore Aurigi e poi il vicesindaco Sorgente e alla fine il sindaco Nogarin - che non faranno sconti dovendo la pro-

gettazione dell'intero waterfront coinvolgerli. Intanto nascerà un osservatorio ambientale - oggi impegnarsi sull'Ambiente è di moda e le etichette si sprecano - e sociale sulle opere. E' già stato attivato - ha assicurato Vanni - un coordinamento tra i comuni di Livorno e Pisa, la Regione Toscana e l'AdSP per immaginare la futura viabilità di cintura dell'area portuale.

Giudizio finale sull'iniziativa? Un siparietto tra Nogarin e Corsini - che si sono scambiati un ramoscello d'ulivo sulla base di una asserita comune volontà di collaborazione - apre alla speranza che davvero ci sia un cambio di sistema tra le due istituzioni, con i veri interessi della città e del porto come linea guida. Bene poi le informazioni, anche se abbastanza generali. Potevano risparmiarci le lungaggini sul "percorso" ci sembra partecipativo più di facciata che di sostanza. Ci saranno altri incontri: ma l'impressione è che ci vorrà una generazione per veder realizzato tutto quello che è stato esposto. Salvo nuovi cambiamenti di indirizzi, nuove linee tecnico-politiche sulla logistica, nuovi attori. Si è alla ricerca del meglio, d'accordo: a qualche volta sarebbe forse giusto accontentarsi del fattibile in tempi più veloci. Perché il mondo non ci aspetta.

A.F.



Nella foto: Claudio Vanni.



Nella foto: (da sx) Corsini e Nogarin.

Si riunisce per la prima volta a Piombino l'Organismo di partenariato della Risorsa Mare



Piombino, 25 ottobre 2017 - Con i numerosi interventi di ammodernamento infrastrutturale e le grandi aree retroportuali, è una risorsa per il futuro del Sistema dell'Alto Tirreno, e le sue potenzialità devono entrare nella consapevolezza degli operatori. Ecco perchè riunire l'Organismo di Partenariato, nella sua prima seduta, proprio negli uffici dell'ex Autorità Portuale piombinese.

Durante la seduta, come previsto dalla riforma, è stato illustrato il progetto di bilancio di previsione dell'Adsp per l'esercizio 2018.

Uno spazio significativo hanno trovato i contributi e le osservazioni sullo sviluppo del sistema portuale degli operatori e delle parti sociali, che la cui strategia a breve termine sarà declinata nel Piano Operativo Triennale 2018-2020.

La riunione si è conclusa con una breve visita che ha consentito agli operatori e alla comunità portuale, soprattutto quella livornese, di prendere visione delle potenzialità che esprime il porto. I partecipanti hanno espresso soddisfazione per il clima costruttivo e il richiamo del Presidente alla comunione di intenti per il futuro.

Prima seduta dell'Organismo di Partenariato a Piombino

Piombino, con i numerosi interventi di ammodernamento infrastrutturale e le grandi aree retroportuali, è una risorsa per il futuro del Sistema dell'Alto Tirreno e, le sue potenzialità devono entrare nella consapevolezza degli operatori.

Ecco perchè riunire l'**Organismo di Partenariato**, nella sua prima seduta, proprio negli uffici dell'ex **Autorità Portuale piombinese**. Durante la seduta, come previsto dalla riforma, è stato illustrato il **progetto di bilancio di previsione dell'Adsp per l'esercizio 2018**. Uno spazio significativo hanno trovato i contributi e le osservazioni sullo sviluppo del sistema portuale degli operatori e delle parti sociali, che la cui strategia a breve termine sarà declinata nel Piano Operativo Triennale 2018-2020.

La riunione si è conclusa con una breve visita che ha consentito agli operatori e alla comunità portuale, soprattutto quella livornese, di prendere visione delle potenzialità che esprime il porto. I partecipanti hanno espresso soddisfazione per il clima costruttivo e il richiamo del Presidente alla comunione di intenti per il futuro.

Prima riunione a Piombino dell'Organismo di partenariato

PIOMBINO - Piombino, con i numerosi interventi di ammodernamento infrastrutturale e le grandi aree retroportuali, è una risorsa per il futuro del Sistema dell'Alto Tirreno, e le sue potenzialità devono entrare nella consapevolezza degli operatori. Ecco perché l'Ad- Sp guidata da Stefano Corsini ha deciso di riunire l'Organismo di partenariato della risorsa mare, nella sua prima seduta, proprio negli uffici dell'ex Autorità portuale piombinese. Come noto, l'Organismo di partenariato della risorsa mare è l'ente consultore dei privati (armatori, industriali, agenti marittimi, spedizionieri, ecc.) delle AdSp che affianca il Comitato di gestione nei processi decisionali ed è guidato dallo stesso presidente dell'Autorità di Sistema. Durante la seduta, come previsto dalla riforma, è stato illustrato il progetto di bilancio di previsione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale per l'esercizio 2018. Uno spazio significativo hanno trovato i contributi e le osservazioni sullo sviluppo del sistema portuale degli operatori e delle parti sociali, la cui strategia a breve termine sarà declinata nel Piano operativo triennale 2018-2020. La riunione si è quindi conclusa con una breve visita che ha consentito agli operatori e alla comunità portuale, soprattutto quella livornese, di prendere visione delle potenzialità che esprime il porto di Piombino. I partecipanti hanno espresso soddisfazione per il clima costruttivo e il richiamo del presidente alla comunione di intenti per il futuro.

PIOMBINO

GIRO D'AFFARI POSITIVO

IL SETTORE OIL & GAS È IN DIFFICOLTÀ, MA GENERAL ELECTRIC HA COMMESSE E UN GIRO D'AFFARI POSITIVO CHE CONSENTE ALLA COMPAGNIA DI MANTENERE I PROGETTI IN TOSCANA

General Electric non lascia il porto «Siamo in attesa della banchina»

La società conferma il progetto e gli impegni, ma si va al 2019

GENERAL Electric rassicura sui progetti presentati per la zona portuale di Piombino. È vero, spiega la compagnia che il contesto generale del mercato dell'oil & gas rimane non positivo a causa del perpetrarsi della crisi del settore legata al prezzo del petrolio, ma è anche vero che Bhge (Baker Hughes di General Electric) ha conseguito (dato globale) nel terzo trimestre

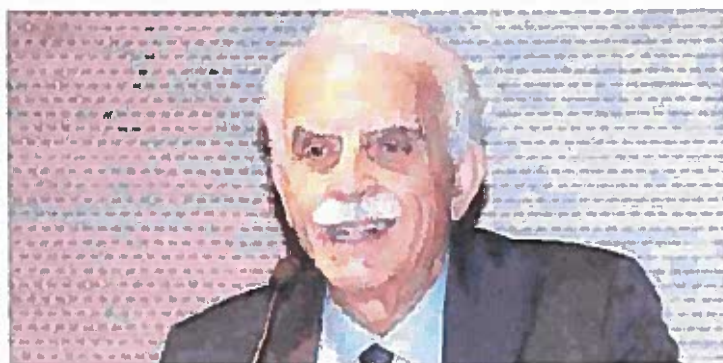
del 2017 risultati economici positivi in termini di crescita degli ordini con un aumento del 18% su base annua. L'azienda non intende procedere mettendo a rischio 500 posti di lavoro in Toscana. «A sostegno di questo – spiega Ge – e con specifico riferimento al business basato a Firenze, sono state fornite ampie informazioni su ordini importanti, di

cui fa parte anche Nuovo Pignone. Un importante contratto a supporto del progetto Coral South Flng di Eni East Africa (Eea), al largo delle coste del Mozambico: Il contratto prevede la fornitura da parte di Bhge – attraverso la sua controllata Nuovo Pignone – di turbomacchine per la produzione di energia elettrica e il processo di refrigerazione del gas del

nuovo impianto Flng (floating liquefied natural gas).

PER QUANTO riguarda Piombino Bhge ad oggi ha solo fatto una richiesta di concessione. L'assegnazione della stessa non potrà avvenire prima del 2019, quando verranno completati i lavori che **Ausim Port 1** di Piombino sta eseguendo e quindi l'area sarà pronta. Un altro esempio, Bhge (sempre business basato a Firenze) ha ricevuto il suo primo contratto nell'Africa sub-sahariana per fornire servizi software per la gestione degli asset industriali per ridurre le interruzioni e le fermate non pianificate del 20% per i treni Lng. Un contratto per la fornitura di una centrale di cogenerazione in Malesia basata sulla turbina a gas Novat16 di Bhge Bhge «vuole inoltre ribadire la conferma degli investimenti e degli impegni presi con istituzioni e rappresentanze dei lavoratori con cui si confronta quotidianamente».

MANAGER
Massimo Messeri,
presidente di Nuovo
Pignone, Bhge. Il
gruppo conferma i
progetti in Toscana



PIOMBINO

Risorsa mare Primo incontro all'Authority I risultati

PIOMBINO, con i numerosi interventi di ammodernamento infrastrutturale e le grandi aree retroportuali, è una risorsa per il futuro del Sistema dell'Alto Tirreno, e le sue potenzialità devono entrare nella consapevolezza degli operatori. Ecco perchè ieri si è riunito a Piombino l'organismo di partenariato, nella sua prima seduta, proprio negli uffici dell'ex **Autorità Portuale** piombinese. Durante la seduta, come previsto dalla riforma, è stato illustrato il progetto di bilancio di previsione dell'Adsp per l'esercizio 2018. Uno spazio significativo hanno trovato i contributi e le osservazioni sullo sviluppo del sistema portuale degli operatori e delle parti sociali, che la cui strategia a breve termine sarà declinata nel Piano operativo triennale 2018-2020.

Gaeta: l'Authority a sostegno dell'Istituto Nautico "G. Caboto"

Di Majo annuncia l'intenzione di dare impulso al rilancio della cantieristica navale su Gaeta.

In occasione della visita a Gaeta del ministro dell'Istruzione **Valeria Fedeli** per la presentazione del progetto "Laboratori territoriali per l'occupabilità – Nave scuola "Signora del Vento", il **presidente Francesco Maria di Majo** ha ribadito la **piena collaborazione** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, alle iniziative volte a **supportare le attività dell'Istituto Nautico "G. Caboto" di Gaeta**, istituto che vanta una storia di oltre 160 anni, tra cui quelle che si terranno sulla nave scuola "Signora del Vento", unica nave scuola civile in Europa, donata recentemente all'IISS Nautico e per la quale l'AdSP ha già concesso un attracco preferenziale presso la banchina Caboto.

"Il sostegno dell' AdSP a tali iniziative – ha dichiarato il presidente di Majo – si inserisce in una serie di azioni a sostegno della formazione che l'Ente sta conducendo, come la partecipazione al corso di formazione della Escola Europea de Short Sea Shipping nell'ambito del progetto "Most Italy 2017".

Nel corso della mattinata il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato, inoltre, alla Conferenza sull'Economia del Mare, organizzata dalla Camera di Commercio di Latina, preannunciando i piani di sviluppo dell' AdSP relativamente al porto di Gaeta. *"Con il posizionamento delle boe di segnalamento di accesso al porto e l'emanazione della relativa ordinanza da parte del Comandante del Porto di Gaeta Andrea Vaiardi – ha precisato il presidente di Majo – si compie l'ultimo atto a suggello dell'importante intervento di approfondimento dei fondali del porto di Gaeta dalla quota di -7 mt ai -11,5 mt che permetterà l'ormeggio, alla banchina Cicconardi e al molo Salvo D'acquisto, della gran parte del naviglio commerciale in circolazione, anche a pieno carico, andando ad accrescere notevolmente la competitività dello scalo pontino così come richiesto da anni dagli operatori del porto".*

Di Majo ha annunciato **–per i prossimi 3 anni** (che coincidono con la durata del POT in fase di approvazione) **– l'intenzione di dare un impulso concreto al rilancio della cantieristica navale** su Gaeta, in particolare con l'avvio del piano di recupero e riqualificazione (c.d. Piano Frattasi) delle aree del comparto cantieristico. Per il Presidente di Molo Vespucci *"lo sviluppo della cantieristica navale potrà fornire un ulteriore supporto al raggiungimento di un altro obiettivo importante per i prossimi 3 anni, cioè quello della crescita della nautica da diporto".*

- segue

L'AdSP prenderà, inoltre, in seria considerazione la proposta della Capitaneria di Porto di Gaeta di realizzare, per fini di sicurezza ovvero per proteggere il lungomare dalle mareggiate, una nuova banchina che si estende dalla attuale banchina Caboto fino alla chiesa dell'Annunziata, per una lunghezza totale di circa 350 metri e con una larghezza massima di circa 60 metri.

"L'AdSP – precisa il presidente – valuterà la realizzazione dell'intervento e l'utilizzo di tale banchina per l'attracco dei maxi yacht ma anche della piccole e medie navi da crociera al fine di dare impulso alla crescita del traffico crocieristico gaetano (che quest'anno ha registrato una piccola crescita con quasi 4 mila crocieristi e 10 accosti) ed in particolare di quel segmento di navi da crociera di piccole e medie dimensioni che meglio si inseriscono nel contesto storico-paesaggistico del territorio e che consentiranno ai crocieristi di visitare i principali luoghi di interesse intorno alla città di Gaeta. Anche questo – conclude di Majo – rientra tra gli obiettivi da raggiungere nel corso del prossimo triennio oltre naturalmente ai lavori in corso, di completamento del Piano regolatore portuale".

Lavori che hanno assicurato l'operatività di circa 1.000 mt lineari di banchina e che, una volta ultimati, doteranno lo scalo pontino di circa 120 mila mq di piazzali muniti di idonei impianti per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia.

Spirito: "La ZES entro dicembre, oppure non ce la faremo più"

di Giovanni Grande

NAPOLI – "Stiamo elaborando il documento di indirizzo strategico della ZES con la Regione Campania, in modo tale da essere pronti appena saranno emanati i due decreti attuativi del Governo".

Il tempo stringe e Pietro Spirito lancia la rincorsa al traguardo di fine anno. "O la ZES nasce entro dicembre o, con l'entrata del periodo di fine legislatura, non ce la faremo più". È quanto ribadito dal presidente dell'AdSP alla presentazione alla Stazione del Mare "NapoliPorto la nuova città", libro realizzato su iniziativa dell'ente di P.le Pisacane, in cui 16 intellettuali di diversa estrazione si esprimono sul rapporto tra lo scalo e la città. Un'interrogazione sul futuro di una relazione non sempre semplice che, nelle parole di Spirito, "va sottratta alla cronaca per restituirla all'economia" perseguendo, dopo anni di paralisi, la "ricostruzione di una salda comunità d'intenti" e una rinnovata collaborazione istituzionale.

Intesa che l'ente portuale e la Regione stanno mettendo in campo per raggiungere in tempo il traguardo dell'istituzione in Campania della prima ZES italiana. "Entro pochi giorni – ha spiegato l'assessore regionale alla attività produttive, Amedeo Lepore – il governo varerà il decreto attuativo per l'individuazione dei criteri di insediamento. Su questo punto abbiamo anticipato i tempi. Con un atto deliberativo risalente allo scorso dicembre abbiamo già dato indicazioni chiare scegliendo i due porti regionali come fulcro di una strategia che metta insieme logistica e attrattività".

Un sistema "puntiforme", quello campano, delimitato dai porti di Napoli e Salerno e dalle zone retroportuali incentrate sulle direttrici dei due interporti di Nola e Marcianise. In aggiunta, due aree dell'interno: "la piattaforma logistica dell'agro nocerino, specializzata nella produzione agroalimentare e in relazione con lo scalo di Salerno, e lo snodo dell'alta velocità con Bari nella Valle Ufita (Benevento, ndr) a cavallo tra le regioni Molise, Puglia e Basilicata, a poche decine di chilometri dagli stabilimenti di Melfi".

"Strumento strategico per il rilancio del Sud se non limitate solo alle aree portuali", secondo Adriano Giannola, presidente dello Svimez, le future ZES saranno guidate da un Comitato d'indirizzo con a capo il presidente dell'autorità di sistema portuale di riferimento e potranno accedere a risorse pari a circa 206 milioni di euro nel prossimo triennio. "Tra gli obiettivi dello strumento – ha esortato Giannola – dovrà figurare dunque anche la possibilità di sperimentare innovazioni istituzionali con la capacità delle regioni interessate a variare di comune accordo la loro specializzazione per superare i vecchi modelli di sviluppo".

- segue

Ma non bastano solo le Zes per riallacciare i nodi tra una città e un porto che dopo la riforma è stato inserito in un sistema più ampio. Vanno rilanciate e riattualizzate anche vecchie vocazioni in crisi. Va in questa direzione la proposta di Lepore per il rilancio dello stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia. "Ribadiamo la richiesta di un tavolo istituzionale con il Gruppo per la conferma dei piani di specializzazione del cantiere per navi di media grandezza e componenti.

Chiediamo la conferma delle commesse pregresse e proponiamo un più ampio piano di rinnovo della flotta passeggeri regionale". L'idea è quella di lanciare, sfruttando le competenze dello stabilimento campano, un piano di incentivi per la sostituzione dei vecchi traghetti a gasolio con unità green a partire dalla propulsione ibrida. "Ci siamo attivati già con Cassa Depositi e Prestiti per un piano di incentivi agli armatori per l'acquisizione in leasing di questo tipo di unità non inquinanti".

LA VIA DELLA SETA ATTREZZARSI PER TEMPO

Protagonista di questa "rivoluzione", la Cina. La nazione di Xi Jinping ha varato un piano di investimenti fino al 2020, cioè dopodomani, da 1400 miliardi di dollari per saldare sulle antiche rotte della "Via della seta" da Shanghai fino all' Adriatico, le nuove rotte del traffico merci, dopo l' apertura del Canale di Suez.

Dai cantieri navali di tutto il mondo stanno per essere sfornate ben 270 navi capaci di contenere fino a ventimila container: oggi al massimo le navi ne trasportano ottomila.

L' obiettivo dichiarato è conquistare i mercati europei: trasportare merci in Europa per un importo di 780 miliardi e riportarne in patria, in Cina, per 570 miliardi.

Una partita che vede il vecchio continente in evidente perdita, se si considera la maggiore capacità produttiva del colosso cinese, che detiene metà del debito pubblico americano. Chi gioca in anticipo nello scacchiere europeo su questo fronte, è la Germania: ha già investito trecento milioni di euro nell' area "Mena", acronimo che indica Medio oriente e Nord Africa, e sta varando un maxi -piano di 326 miliardi di investimenti in 46 paesi dell' Africa, area dove si prevede di collocare anche i sistemi di produzione di molte merci.

Una inversione di tendenza enorme nel quadro dell' economia mondiale, della quale si discusso a Napoli in un incontro promosso dal centro studi Srm per presentare i risultati del Settimo rapporto sulle relazioni economiche tra Italia e Mediterraneo, dove l' Italia conta una presenza di tremila imprese e risulta essere il quarto partner commerciale dell' area con un interscambio di 70 miliardi di euro.

Ma è una partita perduta per l' Italia? No, secondo studiosi come Giuseppe Vermiglio. "Tangeri è diventato il principale competitor di Gioia Tauro non solo perché c' è attorno una zona franca: le nuove rotte che dalla Cina, all' India, all' Arabia a Suez viaggiano verso il Mediterraneo potrebbero essere utilmente intercettate: il risparmio di navigazione verso Rotterdam sarebbe di ben sette giorni".

Non solo Gioia Tauro, i cui fondali di 14 metri possono benissimo intercettare questi flussi di traffico, ma La Cina procede spedita nel suo piano, tanto da avere comprato quote non solo nel Porto del Canale di Suez, ma anche in Grecia e in Turchia, dopo essere intervenuta nei porti di Haifa, Ashdod, Pireo, Rotterdam, Vado Ligure, Bilbao, Valencia e Abu Dhabi: spazi aperti restano proprio nell' area Mediterranea, considerato che Genova e Trieste sono già portati considerati "saturi", a patto che la Sicilia si attrezzi in tempo.

"Porti, ma anche ferrovie e autostrade- spiega Francesca Moraci- la rivoluzione dell' intermodalità passa

- segue

dai collegamenti tra tutti i mezzi di trasporto, saldata alle nuove linee internet ad alta velocità.

" Se nel Patto per il Sud sono stati stanziati 124,5 milioni per le autostrade da potenziare affidate ora alla progettazione del Cas, consorzio che ha mancato di fondersi con l' Anas, le Ferrovie dello Stato che si apprestano ad assorbire anche l' Anas, hanno avviato da tempo una politica di acquisizioni internazionali.

Dalla "C2c", l' impresa ferroviaria inglese che opera tra Londra e l' Essex, a quella di Trainose, la società greca di trasporto ferroviario passeggeri e merci, a Qbuzz, terzo operatore di trasporto locale in Olanda. Una risposta agli operatori europei che già cercano accordi in Italia.

Un fatto che Roberto Mazzoncin, amministratore delegato di Fs, ha colto al volo, commissionando una app che possa mettere d' accordo i sistemi operativi di oltre mille provider al fine di catturare con un unico clic tutta la mobilità privata.

E la Sicilia? Si è in presenza di un ritardo epocale e si rischia di perdere definitivamente la partita dell' alta velocità. Sono stati stanziati dieci miliardi dalle Fs per i tre capoluoghi, Messina, Catania e Palermo. Ma se per l' ipotesi Ponte sullo Stretto indicato nel corridoio Berlino -Palermo la politica resta divisa: c' è chi chiede il "projet- financing", chi lo vuole costruire con i soldi dello Stato e chi invece non vuole sentirne parlare e chiede prima le altre infrastrutture in ritardo da 50 anni: strade e autostrade e ferrovie. Così mentre in questa cinquantennale indecisione le Fs italiane partecipano in consorzio alla gara di progettazione e gestione della linea ad alta velocità che collegherà Los Angeles a San Francisco, in Sicilia per andare da Messina a Trapani, occorrono ancora sette ore.

E per cambiare i treni in servizio nell' Isola si dovrà aspettare il 2021. Una data che sembra lontana, anche per i treni -lumaca. Altro che alta velocità.

Enzo Basso.

A Gioia Tauro budget 2017 dell'Agenzia Lavoro

GIOIA TAURO - Continua il lavoro dell'Agenzia portuale di Gioia Tauro che ha approvato il proprio budget previsionale 2017 e il "Piano di chiamata e di avviamento

(segue a pagina 5)

A Gioia Tauro budget 2017

al lavoro portuale temporaneo", predisposto dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, di concerto con le organizzazioni sindacali.

Sono questi i punti all'ordine del giorno discussi e approvati dall'assemblea dei soci. Nel corso dei lavori, dopo l'approvazione del budget previsionale, si è passati alla discussione e all'approvazione del "Piano di chiamata" apportando alcune modifiche sulla tariffa di intermediazione che è stata azzerata. A tale proposito, l'Autorità Portuale ha adottato il qualificato avviso della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vigilante sulle Autorità Portuali, che ha l'obiettivo "di agevolare quanto più possibile l'avviamento dei lavoratori, rendendolo, per le imprese utilizzatrici, il meno oneroso ed il più conveniente possibile, sia sotto il profilo economico sia sotto l'aspetto delle procedure da seguire per la conclusione del contratto" con i lavoratori iscritti agli elenchi detenuti dalla Gioia Tauro Port Agency s.r.l.

Nel corso dell'assemblea il commissario Agostinelli, in qualità di socio unico, ha precisato che: "il piano, approvato con gli emendamenti apportati, sulla scorta anche delle indicazioni ministeriali, potrà nel futuro essere nuovamente limato nei suoi aspetti applicativi, non essendo un documento fine a se stesso, ma, in quanto strumento operativo, da verificare in concreto, suscettibile di ulteriori modifiche che si renderanno eventualmente necessarie, in relazione alla sua applicazione, alla operatività portuale ed alle esigenze di dare tempestive risposte alle chiamate da parte degli operatori portuali, a tutela del lavoro degli iscritti agli elenchi detenuti dalla Società".

Nella stessa giornata, la Gioia Tauro Port Agency ha raccolto le autocertificazioni, da parte dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, funzionali al riconoscimento degli assegni relativi al nucleo familiare

da parte della competente Inps di Reggio Calabria, con previsione anche dell'arretrato, dovuto in tal senso, per la mensilità di agosto, dopo aver ricevuto dalla INPS centrale il riscontro ad un quesito formulato dalla Direzione Provinciale reggina.

Messo insieme un pacchetto di progetti da presentare al ministero delle Infrastrutture

Authority-Comune, un patto da 130 milioni

Piastra logistica, collegamento con Contesse e Tremestieri, parco della Falce e sbaraccamento di Maregrossa

Domenico Bertè Divisi, almeno fino a poche settimane fa, sulla proprietà di alcune aree della città, uniti, invece, sulla progettualità. Comune e **Autorità Portuale** mettono insieme le forze e si presentano con un bel pacchetto di lavori al Ministero delle Infrastrutture che dovrebbe finanziarli.

Ieri corposa riunione nella stanza del sindaco con i vertici dei due enti a definire, fra l'altro, i passaggi tecnici della candidatura di 4 progetti di palazzo Zanca nell'ambito delle misure previste dal MIT per le autorità **portuali** che devono dividersi circa 2 miliardi di euro.

«Acquisiremo anche le iniziative del Comune all'interno del nostro Piano delle opere triennali - spiega il commissario **Antonino De Simone** - e quindi invieremo tutto al Ministero per cercare di catturarne più possibili. Si tratta di soldi a disposizione della **portualità**, dei waterfront, di opere per l'ultimo miglio, quindi per i collegamenti fra porti e vie di comunicazioni. E tutti quelli che il Comune ha a disposizione si inseriscono perfettamente in questo contesto. Sarebbe stato un peccato non lavorare in sinergia».

Oltre ad un soddisfatto Renato Accorinti, quattro gli assessori che hanno partecipato ai 90 minuti di riunione: Signorino, Cacciola, Pino

e De Cola, che ha fatto da portavoce. «Un bell'esempio di collaborazione istituzionale - dice al termine dell'incontro - che potrebbe cambiare le prospettive d'investimento e di sviluppo in città. I quattro progetti che l'**Autorità Portuale** inserirà entro la fine del mese fra quelli che spera di poter vedere finanziati sono: la realizzazione della piastra logistica, il collegamento fra la stessa piastra, la stazione di Contesse e il porto di Tremestieri, il parco previsto dal Piau nella zona falcata e lo sbaraccamento totale del waterfront a Maregrossa».

Si tratta di progettualità che sviluppino circa 130 milioni di euro. Una cifra consistente, in quota parte fra le **Authority** italiane, assorbirebbe gran parte del plafond a disposizione di quella di **Messina**, ma tentare non nuoce. I risultati di una prima verifica delle possibili opere da poter finanziare arriverà entro l'anno, quindi le prospettive d'attesa sono relativamente brevi. «I primi tre progetti sono già a livello definitivo - spiega Sergio De Cola - l'ultimo invece è solo un preliminare. L'**Autorità portuale** nell'accordo chiuso ieri, ha dato disponibilità anche a prendersi carico della trasformazione in esecutivo di tutte e quattro i documenti, in maniera tale da renderli subito cantierabili. Insomma una piena disponibilità della quale non si può che sottolineare l'importanza».

Non è la prima volta che la città usufruisce della capacità di spesa della sua **Autorità portuale** per realizzare opere legate alla **portualità**, ma pienamente funzionali al tessuto cittadino.

Le stesse opportunità **Messina** le continuerà ad avere anche quando la cabina di regia si sposterà a Gioia Tauro?

Gli interventi

I quattro progetti "adottati" dalla **Autorità Portuale** hanno un valore complessivo di 130 milioni circa. Tre di loro hanno il vantaggio di essere già a livello definitivo e quindi pronto uso. La scommessa più grande è la Piastra Logistica di ...

La strada che collega la stazione di Contesse alla Piastra e poi al porto di Tremestieri, altro non è che uno stralcio della via del Mare, a sua volta naturale prosecuzione della nuova Don Blasco. Il valore dell' opera è di circa 33 milioni.

Spostandosi in zona falce, ci sono i 7 milioni di euro previsti per la realizzazione del grande parco urbano immaginato, nel PIAU accanto alla struttura direzionale, vista Madonnina.

Infine è stato inserito nei "desiderata" di Comune-AP anche la vera riqualificazione del waterfront di Maregrosso, con l' ultimazione dello sbaraccamento e la costruzione di aree accoglienti anche lungo la nascita via Don Blasco. Questo però è l' unico progetto non definitivo ma solo preliminare.

cittadella fieristica, ex gasometro, parcheggio dell' annunziata, villa sabin e via v. emanuele sono del demanio

Si è chiusa la diatriba sulle aree contese

Dopo tre anni si è chiusa la querelle fra **Autorità portuale** e Comune sulla proprietà di alcune aree in uso alla città, ma contese fra i due enti. A chiudere il contenzioso era stato il provvedimento della Direzione marittima di Catania con la delimitazione con cui veniva respinta la contestazione del Comune. L' atto è poi è andato al ministero dei Trasporti che aveva due mesi di tempo per poter presentare controdeduzioni e non lo ha fatto.

«Adesso - precisa il commissario De Simone - il Comune ci ha detto che non proporrà ricorso e questo chiude definitivamente la vicenda. Le aree sono del Demanio e gestite dal nostro Ente».

Al centro della questione c' erano zone preziose come, in primis, la cittadella fieristica, l' ex gasometro, il parcheggio dell' Annunziata, Villa Sabin, la via Vittorio Emanuele. «Ho detto al sindaco che è sempre possibile - ha proseguito De Simone - attivare un processo di sdemanializzazione a favore del Comune, ma ci vorrà del tempo per avere l' ok del Ministero. Per alcune aree, come l' ex gasometro, so che ci sono progetti molto interessanti del Comune». La chiusura del contenzioso adesso impone a Palazzo Zanca di pagare gli arretrati dei canoni d' uso per le aree contese: costo 30.000 euro. »Solo sulla via Vittorio Emanuele, ne abbiamo spesi 500.000», conclude De Simone.(d.b.)

TRASPORTI. Pronto un piano di investimenti da 1400 miliardi di dollari. Ecco le opportunità che la Sicilia non potrà cogliere

Porti, la rivoluzione è vi.. Cina

Il consigliere Santalco chiede la revoca dell' incarico a rappresentare Messina a Bisignano. I segni di un malessere che vede lo Stretto sempre più lontano dala più grande partita dello sviluppo economico. Ecco perchè

Il consigliere comunale Giuseppe Santalco ha chiesto che sia revocato l' incarico a rappresentare Messina nella conferenza permanente interregionale per l' Area dello Stretto a Michele Bisignano, "tuttologo" segnalato dalla Presidenza dell' Ars che interviene su tutto, dai destini della Provincia a quelli dell' area portuale di Messina e aeroportuale di Reggio Calabria. Eppure nel comitato ci sono anche personaggi di "spessore". Come il professore Giuseppe Vermiglio, studioso di sistemi di trasporto marittimo e Francesca Moraci, docente dell' Università di Reggio, oggi componente del consiglio di amministrazione dell' Anas, azienda che sta per essere assorbita dalle Ferrovie dello Stato, guidate da Renato Mazzoncini. La protesta solitaria di Giuseppe Santalco segnala però un malessere più diffuso: il distacco della città di Messina, avvitata nel dibattito da campanile su accorpamento sì o no con l' area di Gioia Tauro, e forse dell' Isola intera, da quella che è la più grossa partita dello sviluppo economico in corso che investe i destini dell' Europa, del Medio Oriente e di tutta l' Africa. Un rintocco di campanile, contro il gong dell' economia mondiale.

anche altre zone come Giammoro potrebbero candidarsi con i suoi fondali ad accogliere le mega-navi.

Ma se la politica è divisa, confusa, i nuovi presidenti delle autorità portuali siciliane, in testa il vicepresidente di Assoporti Antonino De Simone di Messina, con Pasqualino Monti di Palermo e Andrea Annunziata a Catania, hanno deciso di presentare al prossimo appuntamento di novembre a Honk Kong il piano triennale per il settore logistico con una piattaforma per la Sicilia.

A indicare la strada in questa direzione è anche l' Unione Europea: sui sei corridoi economici, Cina - Mongolia - Russia; New Eurasia Land Bridge: Cina -Asia centroccidentale: Cina Penisola dell' Indocina: Bangladesh -Cina India-Myanmar; si inserisce il Piano Junker, il progetto strategico "Ue-China 2020", un

tavolo aperto di trattative con la Cina per creare le piattaforme logistiche lungo la "Via della Seta". Un vertice a Bruxelles ha determinato anche l' adesione della Bei, la banca europea degli investimenti, al fondo della Cina.

Chiedono un intervento di programmazione che preveda, con una sinergia istituzionale tra Comune di Messina e Autorità Portuale

Nota di Mondello e Santalco sulle procedure per la realizzazione della "Via del Mare"

Con la seguente nota, i Consiglieri Comunali Franco Mondello e Giuseppe Santalco intervengono sull'avvio delle procedure per la realizzazione della strada "Via del Mare": I Consiglieri Comunali Mondello e Santalco, in considerazione che sono in fase di avvio due opere strategiche per lo sviluppo della città di Messina e che interesseranno prevalentemente la zona sud della città con particolare riferimento all'ampliamento del nuovo porto di Tremestieri e alla realizzazione della Piastra Logistica direttamente connessa al porto, riteniamo urgente ed indifferibile avviare un intervento di programmazione che preveda, con una sinergia istituzionale tra Comune di Messina e Autorità Portuale, l'avvio delle procedure di un'opera, a nostro avviso strategica, quale la cosiddetta "Via Marina". Tale opera, già inserita nel Piano Triennale del Comune di Messina che dovrebbe essere realizzata nel tratto compreso tra la "Zona Falcata e il Porto di Tremestieri" risulterebbe una nuova arteria stradale funzionale alle esigenze per uno sviluppo economico-sociale della zona sud. Ciò in un'ottica di alleggerimento del traffico veicolare che giornalmente vede la stessa costantemente intasata da un afflusso di veicoli civili e commerciali a causa della presenza di notevoli centri commerciali. Riteniamo che l'aver escluso la "Via Marina" dall'inserimento nel Masterplan sia stato un errore di visione strategica. Tuttavia, auspichiamo che ancora ci siano i presupposti affinché l'Autorità Portuale ed il Comune di Messina possano trovare le soluzioni tecniche e finanziarie necessarie per il finanziamento della suddetta opera. Invitiamo, pertanto, l'Amministrazione comunale a voler sottoscrivere urgentemente un accordo di programma con l'Autorità Portuale, sempre sensibile ai temi che riguardano gli snodi viari collegati alla portualità, al fine di sottoporre la fattibilità tecnica di detta opera al competente Ministero e alla Regione Siciliana e, nel contempo di individuare prioritariamente una fonte di finanziamento. Si invita il Sig. Sindaco a convocare con cortese sollecitudine un tavolo tecnico alla presenza dei sottoscritti Consiglieri, dei Capigruppo Consiliari ed i soggetti istituzionali per competenza.

Via del Mare. Chiesti al Ministero fondi per la tratta Contesse-Tremestieri

La via don Blasco inizia dal cavalcavia e, dopo un chilometro , va a "sbattere" contro il muro del sottopasso verso viale Europa. Il progetto della via del Mare prevede che si vada oltre quel muro, via mare appunto, fino a Tremestieri. Altri 6 chilometri di strada nuova , importante alternativa viaria e vero lungomare della zona centro sud di Messina. Quattro corsie, due marciapiedi, una pista ciclabile, una galleria ferroviaria, aree di sosta e rotonde agli incroci con via Santa Cecilia e la statale 114. Costo previsto 80 milioni, che non ci sono. C'è invece il progetto definitivo, che deve essere trasformato in esecutivo se arriveranno i fondi. L' Autorità Portuale, d' accordo col Comune, ne chiederà una parte, per la tratta Contesse - Tremestieri (2,7 su 6 km) , nell' ambito dei finanziamenti previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2 miliardi) per le opere connesse ai sistemi portuali. E' quanto concordato stamani nel corso di una riunione a palazzo Zanca, alla quale hanno partecipato il sindaco Accorinti, gli assessori Signorino, Cacciola, Pino e De Cola, e il commissario dell' Authority, De Simone. Oltre alla via del Mare, verranno presentati anche altri tre progetti, per un totale di 130 milioni : la piastra logistica di

Tremestieri, il parco previsto dal Piau a ridosso della Zona Falcata e lo sbaraccamento di Maregrossa. Per i consiglieri comunali Francesco Mondello e Giuseppe Santalco , però, il Comune avrebbe dovuto richiedere il finanziamento per tutta la via del Mare e non solo per una parte, dopo aver già evitato di inserirla nel Masterplan. "Riteniamo sia stato un errore di visione strategica - dicono -. Tuttavia, auspichiamo che ancora ci siano i presupposti affinché l' Autorità Portuale ed il Comune possano trovare le soluzioni tecniche e finanziarie necessarie per il finanziamento dell' opera. Invitiamo, pertanto, l' Amministrazione comunale a voler sottoscrivere urgentemente un accordo di programma con l' Autorità Portuale al fine di individuare prioritariamente una fonte di finanziamento e il sindaco a convocare con sollecitudine un tavolo tecnico con noi e i capigruppo consiliari".

Mobilità. Confronto su infrastrutture e intermodalità

"Infrastrutture e intermodalità, quale futuro per i trasporti", è il titolo della tavola rotonda che Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti hanno organizzato per oggi nella sala Borsellino di Palazzo Vermexio.

Appuntamento alle 9,30 con l'introduzione affidata a Vera Uccello, segretario generale Filt Cgil e le conclusioni ad Amedeo Benigno, segretario Fit Cisl Sicilia. Previsti, tra gli altri, gli interventi di Carmine Rogolino, direttore Rfi Sicilia, di Salvatore Leocata, responsabile della rete ferroviaria della Sicilia Orientale, di Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità portuale del Mare Sicilia Orientale, del sindaco Giancarlo Garozzo e dei segretari territoriali di Cgil, Cisl e Uil, rispettivamente Roberto Alosi, Paolo Sanzaro e Stefano Munafò.

Furti ad Augusta

Rubavano carburante dalle motocisterne per rifornire la propria autovettura. Gli agenti della Frontiera Marittima di Siracusa, e gli agenti del commissariato di Augusta, hanno arrestato per furto Innocenzo Rosa, 26 anni, Mimmo Agosto di 50, Pietro Mancini di 51 anni, tutti di Augusta; Salvatore Cannata 63, e Ignazio Iaci di 57, di Pozzallo e Giuseppe Ferrara di 58, di Riposto (Catania). Secondo quanto ricostruito dalla polizia alcuni operatori portuali, marittimi di alcune navi cisterna adibite al rifornimento di carburante delle motocisterne, durante il cambio equipaggio nelle ore serali e notturne, rifornivano le loro autovetture con carburante rubato dalle navi. (a.r.)

«Scali in rete per attrarre investimenti. Fincantieri non lascerà Palermo»

I PORTI. Il futuro nelle Zes «Infrastrutture, **logistica** e fondi fatto un piano, si parte subito Spero che la Regione lo accetti»

Catania. La "Belt and Road Initiative", il programma con cui il governo cinese sta realizzando una "cintura" di collegamenti marittimi merci con i mercati europei, vede il governo italiano impegnato finora con investimenti sui porti di Genova e Trieste quali porte di accesso diretto dal Mediterraneo ai mercati europei. Ma c'è ancora spazio per inserire il sistema **portuale** meridionale e quello siciliano in particolare, rendendolo però competitivo, efficiente e sostenuto da un'adeguata rete di operatori della **logistica** che devono investire su questi hub.

«La costruzione della "Via della Seta" non può prescindere dal sistema **portuale** della Sicilia - ha dichiarato ieri il ministro Claudio De Vincenti durante il forum nella nostra redazione - . Il governo - ha aggiunto - nel decreto per il Mezzogiorno ha costruito le condizioni affinché sia possibile attrarre i flussi di merci in transito dal Canale di Suez anche nei porti "core" di Palermo e Augusta. Il che include gli altri scali dell' Isola».

Il ragionamento del ministro per il Mezzogiorno è semplice: «Da un lato abbiamo istituito le Zone economiche speciali dedicate ai porti del Sud e ne abbiamo individuate due attorno ai

porti "core" di Palermo e Augusta, destinando le risorse per la fiscalità di vantaggio a favore delle imprese nazionali ed estere, manifatturiere e **logistiche**, che vi si insedieranno; dall' altro lato, abbiamo finanziato nel piano operativo del ministero dei Trasporti e nel Patto per la Sicilia le risorse per le infrastrutture **portuali** e per quelle di collegamento tra questi porti e le aree produttive e **logistiche**, gli aeroporti e gli altri porti».

È una bozza di proposta di sistema **portuale** regionale, alla quale «già abbiamo cominciato a lavorare - ha riferito De Vincenti - in due incontri a Palermo e Catania con i sindaci, le **autorità portuali** e le forze sociali, in attesa che nasca il nuovo governo regionale. Mi auguro - ha richiamato De Vincenti - che il nuovo governatore vorrà fare tesoro del lavoro fin qui svolto e portarlo avanti».

Già, perché i tempi stringono e se la Regione non dovesse condividere la linea strategica sin qui tracciata e volesse ricominciare daccapo sarebbe un disastro agli occhi del mondo. Infatti, il prossimo 22 novembre a Hong Kong le tre **autorità portuali** dell' Isola sottoporranno la proposta siciliana agli

- segue

investitori cinesi invitandoli a valutare insediamenti **logistici** e produttivi in queste zone. Inoltre, ha ricordato De Vincenti, «entro novembre saranno emanati i decreti attuativi delle Zes e a quel punto le Regioni dovranno formalizzarci le loro proposte di piani strategici su cui scatterà l'assegnazione delle risorse del Piano del ministero dei Trasporti e, in questo caso, del Patto per la Sicilia».

L'idea di Zes ad oggi è abbastanza articolata: «La logica - ha chiarito De Vincenti - è quella di creare una rete fra i porti, la **logistica** e i mercati. Sulla costa orientale si pensa di legare i porti di Catania, Augusta e Siracusa attraverso la Zes e gli investimenti **logistici** e produttivi che si riuscirà ad attrarre e che mobilitano l'intero sistema economico della Sicilia Sud-orientale. Sull'altro versante, stiamo ragionando su come collegare la Zes di Palermo con Termini Imerese, l'interporto e le zone produttive e gli interessi economici che ruotano attorno a Trapani e Porto Empedocle. Le Zes sono un formidabile fattore di sviluppo che la Sicilia non dovrà farsi sfuggire».

Il passaggio nel Mediterraneo della flotta di meganavi portacontainer che la Cina sta costruendo comporterà anche un'esigenza di manutenzione e riparazione. Su questo c'è in corso una sorta di corto circuito fra istituzioni e cantieristica navale. Infatti, a Palermo esiste il più grande bacino di carenaggio in muratura del Mediterraneo, quello da 400mila tonnellate gestito da Fincantieri, che sembra essere trascurato dagli interessi nazionali: Fincantieri assegna a Palermo solo commesse di trasformazioni e riparazioni che non impegnano questa gigantesca struttura, e il governo nazionale, invece di puntare sul suo rilancio, ha finanziato con 35 milioni, in aggiunta ai 40 della Regione Calabria, la costruzione di un bacino analogo nel porto di Gioia Tauro.

Inoltre, dal 2000 la Regione ha stanziato 50 milioni da destinare ad un nuovo bacino galleggiante a Palermo, ma da allora è tutto fermo e, nel recente incontro con Fincantieri, è emerso che addirittura non si saprebbe bene in quale capitolo siano finiti questi fondi. Fincantieri mediterebbe il disimpegno da Palermo se entro un anno le cose non dovessero cambiare. Il ministro, però, corregge il tiro: «Il governo, quale azionista di Fincantieri, assicura che la società non andrà via e che Palermo è fondamentale. Il governo ci ha messo i soldi. Lì si sta scontando una programmazione sbagliata nel passato e il fatto che la Regione non ha superato il problema di dovere rifare la gara. È una questione che dobbiamo fronteggiare».

ASPO Chioggia: Damaso Zanardo nuovo presidente



Damaso Zanardo

MARGHERA - La Giunta della Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare riunita nella sede camerale di Marghera ha eletto all'unanimità

(segue a pagina 10)

ASPO Chioggia: Damaso Zanardo

nimità Damaso Zanardo, presidente dell' A.S.P.O. - Azienda Speciale per il Porto di Chioggia.

Il nome di Damaso Zanardo è stato proposto ai membri di giunta dal presidente della Camera di Commercio Giuseppe Fedalto che dopo aver consultato le categorie economiche rappresentate dall'ente, ha raccolto la disponibilità del consigliere della CCIAA di Venezia e Rovigo, imprenditore titolare dell'omonima azienda di logistica di Marghera.

"Desidero innanzitutto ringraziare Gian Michele Gambato per il lavoro svolto e la professionalità dimostrata soprattutto nei momenti di maggiore criticità legate all'ASPO - ha dichiarato Giuseppe Fedalto, presidente CCIAA Delta Lagunare - E faccio i miei più sinceri auguri di buon lavoro al neo presidente Damaso Zanardo, figura di riferimento sul territorio delta lagunare dall'elevata professionalità e competenza nel settore della logistica. Il suo curriculum professionale sono sicuro darà all'ASPO la spinta innovativa utile a rilanciare l'azienda e la sua competitività."

"Il mio compito sarà quello di valorizzare il porto di Chioggia - ha detto a sua volta Damaso Zanardo - soprattutto nell'ottica dell'attuazione della recente legge 203 del 2016 che prevede l'istituzione di autorità di sistema portuale".

Damaso Zanardo, 56 anni, imprenditore di seconda genera-

zione, è promotore di un nuovo modello di logistica integrata per la sanità e il beverage con la Zanardo Soluzioni Logistiche, realtà con quartier generale a Venezia e unità operative nel Nord Italia. L'imprenditore veneziano è molto impegnato nella promozione delle città metropolitane e Zone franche e Zes, è consigliere della Camera di Commercio di Venezia Rovigo dove ha la delega alla Città Metropolitana, è presidente di Venezia Città Metropolitana.

Continuano a crescere i teu (+10%) a Rotterdam

ROTTERDAM - Continua a crescere il numero di contenitori movimentati nel porto di Rotterdam. Nei primi nove mesi del 2017, informa la Port of Rotterdam Authority, il volume dei contenitori è aumentato del 10,1% rispetto al corrispondente periodo del 2016, raggiungendo un totale di 10,2 milioni di teu. Nello stesso periodo, il volume totale delle merci movimentate nello scalo olandese è arrivato a 351,5 milioni di tonnellate, in aumento del 2%. Oltre ai contenitori, hanno contribuito a questa crescita i settori agribulk e breakbulk. In calo, invece, le rinfuse liquide. Allard Castelein, Ceo dell'Autorità portuale di Rotterdam si è detto soddisfatto dei risultati: «Grazie in parte all'aumento del 10% dei container, questo si è dimostrato un ottimo trimestre per il nostro porto. Tuttavia, questa crescita è compensata da volumi più bassi in altri segmenti. Ad esempio, quello del carbone, diminuito rispetto al 2016 a causa della chiusura di due centrali a carbone a Rotterdam ed all'aumento della produzione di energia rinnovabile. Allo stesso modo, l'olio combustibile movimentato nel terzo trimestre è stato inferiore anche a quello dello scorso anno». Nel dettaglio, il traffico dei contenitori nei primi nove mesi di quest'anno è aumentato del 10,1% per numero di e dell'11,7% in tonnellate. Nel porto sono stati trattati complessivamente 10,2 milioni di teu, corrispondenti a un totale di 105,9 milioni di tonnellate. Ciò grazie al maggiore aumento del numero di contenitori pieni movimentati nel porto rispetto a quelli vuoti. Nel secondo trimestre, lo scalo ha registrato un aumento del 3,1% dei contenitori rispetto al secondo trimestre del 2017, stabilendo il nuovo record di traffico relativo al secondo trimestre. L'Authority attribuisce l'aumento dei contenitori ad una serie di fattori, tra cui una solida crescita in Europa combinata con la presenza del porto olandese nei nuovi servizi recentemente impostati dalle maggiori alleanze; all'aumentata produttività ed ai volumi di traffico nei terminal di Maasvlakte 2 che hanno contribuito a rafforzare il ruolo di Rotterdam quale porto di transhipment, oltre all'aumento delle dimensioni delle navi madri ed ai servizi feeder da e verso altri porti europei. Inoltre, osservando i dati relativi agli altri comparti merceologici, si evidenzia un calo del 4,2% delle rinfuse liquide che nel periodo ammontano a 161,5 milioni di tonnellate. Principalmente a causa di un minor traffico di prodotti petroliferi, da attribuire ai dazi russi all'esportazione. Le rinfuse solide, invece, registrano un lieve aumento dell'1,4% a 61,1 milioni di tonnellate, grazie al forte aumento di agribulk (cereali / alimenti per animali) del 14,7% rispetto allo scorso anno, per un totale di 8,8 milioni di tonnellate. Come detto, il volume del carbone movimentato è diminuito del 2,6%, dovuto, tra l'altro, alla chiusura di due centrali elettriche a carbone su Maasvlakte. Infine, sempre nel corso dei primi nove mesi del 2017, Rotterdam ha registrato un'ulteriore crescita del 6,6% nel traffico ro-ro, per un totale di 17,9 milioni di tonnellate.

Operativo Bacino 10 nello scalo di Marsiglia

GENOVA - Il "Bacino 10" del porto di Marsiglia, il più grande del Mediterraneo e uno dei più grandi al mondo, torna ad essere pienamente operativo e pronto ad accogliere le prime navi. Gestito da Chantier Naval de Marseille (Cndm), il Bacino 10 è pronto ad ospitare tutte le tipologie di mezzi, inclusi quelli di lunghezza superiore ai 270 metri, grazie alle sue dimensioni: 465 m in lunghezza e 85 m in larghezza. Le operazioni sono iniziate martedì 24 Ottobre con la manutenzione programmata di una nave della compagnia Msc Crociere, a cui seguiranno due navi Costa alla fine di Novembre e all'inizio di Dicembre. Con il nuovo bacino, il cantiere e il porto di Marsiglia hanno tutto ciò che serve per posizionarsi come destinazione di primo livello per tutti gli armatori. Navi da crociera, tanker, navi cargo, ro-ro, portacontainer e piattaforme off-shore potranno beneficiare dell'ampia esperienza e delle tecnologie all'avanguardia del cantiere. Inoltre, un investimento di circa dieci milioni di euro è stato pianificato per accrescere l'efficienza della struttura. Tra le attività portate avanti da "Cndm", un focus particolare verrà dedicato alle operazioni collegate all'ottimizzazione dell'efficienza energetica e delle performance ambientali delle navi da crociera, in linea con le nuove normative e le strategie di investimento delle compagnie. Questo passo importante segue un altro sviluppo significativo nel rafforzamento di "Cndm", rappresentato dall'ingresso di Costa Crociere con una quota del 33,3% nel mese di Agosto 2016. «È una grande soddisfazione per la nostra azienda vedere finalmente operativo il Bacino 10 di Marsiglia, poiché abbiamo sempre creduto nella potenzialità di questa struttura. La disponibilità del Bacino 10 segna un punto di svolta nelle attività di Chantier Naval de Marseille che ora può diventare il punto di riferimento nell'area del Mediterraneo per le riparazioni navali per tutti gli armatori e per mezzi navali anche di grandi dimensioni, in sinergia con i nostri cantieri di Genova» ha dichiarato Ferdinando Garrè, amministratore delegato di San Giorgio del Porto, azionista di Cndm. «Ciò è stato possibile grazie ad investimenti che ci consentono di ampliare le nostre attività su nuovi segmenti di mercato e ad aumentare l'efficienza del cantiere con nuove tecnologie». I lavori sul Bacino 10 sono iniziati a metà 2013 con la costruzione della nuova barca-porta in cemento, la revisione del sistema di pompaggio, la riparazione dei mezzi di sollevamento e la riprogettazione di tutti gli impianti (elettrici, fognari, ecc.). Il porto marsigliese, il più grande della Francia, si pone all'avanguardia del mercato cantieristico grazie alle sue caratteristiche infrastrutturali, che permettono di gestire navi di grandi dimensioni. Chantier Naval de Marseille opera tre bacini di carenaggio, tra cui il Bacino 10, il più grande bacino del Mediterraneo e uno dei più grandi al mondo. Chantier Naval de Marseille è stata fondata da San Giorgio del Porto, parte del gruppo Genova Industrie Navali, nel 2010 e impiega circa 120 dipendenti, tra cui architetti navali, ingegneri meccanici e tecnici specializzati. Il cantiere si trova in una posizione strategica perché posto al centro di una grande zona di traffico navale che si estende da Genova a Barcellona.