



Dai Porti:

Venezia:

"...Autorità agirà per salvaguardia città..." (Ansa)

Genova:

"...Domani la prima riunione del tavolo di partenariato..."

(The Medi Telegraph)

"...Cgil, presidio dei lavoratori portuali a Genova..." (The Medi Telegraph)

"...Una zona economica speciale per Genova..."

(Il Secolo XIX, La Repubblica Genova, Ansa)

"...Gli aspiranti sindaci corteggiano le banchine..." (Il Secolo XIX)

"...Arrivano i primi 10 milioni per progetto nuova diga..."

(The Medi Telegraph, La Repubblica, Ansa)

"...Genova: porto "immateriale"..." (Ansa)

"...Cancian (Ram) chiede un fondo per i porti con Cdp..." (MF)

Livorno:

"...Porto di Livorno 2000 a Onorato e Aponte..."

(Il Secolo XIX, Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Ansa, La Nazione Livorno, Il Sole 24 Ore, La Nuova Sardegna, MF)

"...Provinciali: tre progetti di alto livello..." (Il Tirreno)

"...Grandi Molini si avvicina l'accordo..." (Corriere Marittimo, Il Tirreno)

"...Forum sulla portualità con Delrio..." (QuiLivorno.it)

Piombino:

"...Blu Navy, riparte domani il servizio..." (L'Informatore Navale, Ansa)

Civitavecchia:

"...Di Majo: lo sviluppo non è finito..." (The Medi Telegraph)

"...Luciani: occorre garantire spazi adeguati a Grimaldi..." (Civonline)

"...Civitavecchia teme lo scippo delle auto FCA dal porto di Gioia Tauro..." (Corriere Marittimo)

Salerno:

"...Gallozzi cala il tris e prepara il piano di investimenti..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, Ansa, Il Mattino)

Gioia Tauro:

"...Oliverio "bussa" al Governo..." (Gazzetta del Sud)



Augusta:

"...Assoporto: Augusta resta sede di Autorità..."

(La Sicilia, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Sicilia: l'economia del mare vale due miliardi..."

(Avvisatore Marittimo del Mediterraneo)

Notizie di altri porti italiani

Porti: Venezia, Autorità agirà per salvaguardia città

(ANSA) - VENEZIA, 6 APR - La nuova Autorità di sistema portuale di Venezia vuole agire per prendersi cura non solo della città lagunare e della sua salvaguardia "ma di tutta la portualità veneta e del suo territorio". Lo ha detto Pino Musolino, Presidente dell'Autorità sistema portuale dell'alto Adriatico settentrionale, incontrando i Comitati internazionali privati per la salvaguardia di Venezia, assieme a Comune di Venezia, Patriarcato di Venezia, Mibact, Musei Civici, Polo Museale del Veneto e Gallerie dell'Accademia. "Non vogliamo chiedere contributi - ha aggiunto - il nostro compito è contribuire alla crescita di Venezia". L'incontro è stato un'occasione per dialogare sulle necessità di intervento al patrimonio artistico di Venezia ma anche sul futuro della città e della sua relazione con il porto e le sue attività.

"La prima responsabilità - ha detto Musolino - l'abbiamo verso i giovani cui il porto vuole, e deve, garantire un futuro grazie a opportunità occupazionali capaci di trattenere e attrarre i migliori talenti. Oggi, settori quali la portualità e la logistica avanzata offrono grandi opportunità e la città ha bisogno di poterle cogliere per non continuare a vivere di solo turismo". Il Porto di Venezia sta già lavorando con le Università per creare un percorso formativo, che si aggiunge a quelli già esistenti, e un servizio di placement ragionato e strutturato capace di dare sbocchi lavorativi concreti.

"Facciamo nostro - ha concluso Pino Musolino - l'obbligo di tutelare il patrimonio intangibile di Venezia rappresentato dalla sua cultura marittima-portuale che ha fatto di Venezia una potenza nel mondo nel passato e che ancora oggi può garantirle".

(ANSA).

Genova, domani la prima riunione del tavolo di partenariato

Genova - Confermati tutti i nomi anticipati da *Secolo XIX/The MediTelegraph*.

Genova - Sono 18 i componenti del tavolo di partenariato dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona), l'organo in cui è rappresentato il sistema portuale genovese, cioè i privati che sono stati esclusi dal Comitato di gestione, costituito per legge solo dai rappresentanti istituzionali. La prima riunione si svolgerà domattina a Palazzo San Giorgio. Come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, ecco i nomi del tavolo: oltre al presidente dell'Autorità, **Paolo Emilio Signorini**, ci saranno il comandante della Capitaneria di porto di Genova Giovanni Pettorino, e il comandante di quella di Savona, **Massimo Gasparini**, poi gli armatori, rappresentati da **Marco Novella**, Confindustria da **Marco Bisagno**, Assiterminal **Gilberto Danesi**, Fedespedi **Alessandro Pitto**. E ancora, **Paolo Marsano** e **Maurizio De Fazio** per gli operatori logistici intermodali, **Guido Porta** e **Osvaldo Bagnasco** per quelli ferroviari, **Alberto Banchemo** per Federagenti, **Amedeo Genedani** per l'autotrasporto, **Enrico Ascheri**, **Ettore Torzetti** e **Roberto Gulli** rispettivamente per Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, **Edoardo Monzani** e **Roberto Ferrarini** per turismo e commercio.

Cgil, presidio dei lavoratori portuali a Genova

Genova - Il sindacato ha organizzato per domani un presidio dei lavoratori: «Sul lavoro servono risposte dall'Authority»

Genova - La Filt Cgil ha organizzato un presidio dei lavoratori portuali sotto palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale, per domani mattina alle 8.

Le richieste del sindacato sono tutte rivolte alle istanze del mondo del lavoro delle banchine genovesi e di Savona. In particolare «Il problema dell'età pensionistica che sta diventando un problema sempre più cocente» scrive la Cgil che «chiede l'individuazione di strumenti per l'uscita anticipata dei lavoratori». Poi «il problema della stabilizzazione dei precari che ha carattere d'urgenza» per le due compagnie portuali, la Culmv e la Pietro Chiesa.

Per questo la Cgil chiede al presidente del porto Paolo Signorini l'apertura di un ufficio del lavoro portuale dove imprese, sindacati e Authority si confrontino per trovare una soluzione e monitorare l'andamento delle giornate di lavoro. «Servono soluzioni urgenti per l'occupazione e i livelli salariali dei lavoratori».

L'ASSEMBLEA DEGLI SPEDIZIONIERI, ALLE PRESE CON LA BATTAGLIA TRA ARMATORI E LOGISTICA 4.0

«Una zona economica speciale per Genova»

La proposta di Spediporto. Obiettivo: agganciare la rivoluzione del commercio digitale

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Secondo gli spedizionieri genovesi, che ieri hanno tenuto l'assemblea annuale con ospiti i candidati a sindaco di Genova, sulla linea delle banchine si scontrano due mondi, come descritto dal presidente di Spediporto, Alessandro Pitto: in mare quello delle mega-navi, a terra quello del "marketplace".

In mare, gli armatori globali del trasporto container si divorano per la supremazia del mercato, a colpi di ordini per mega-navi: una lotta dove anche i vincitori hanno ferite profonde, e tutti scontano minore redditività e noli piatti. A terra invece la distribuzione spinta dal commercio elettronico va in senso opposto, con un'inedita parcellizzazione della logistica. I porti galleggiano dove le correnti si scontrano: le compagnie arrivano solo dietro massicci investimenti pubblici in infrastrutture; i clienti finali

dai loro smartphone esigono la merce in casa a poche ore dall'acquisto in rete.

Come difendersi? In attesa del 2021, anno di apertura del Terzo valico, Genova deve spingere sulla tecnologia - e il porto è già capofila del progetto di unificazione dei sistemi informatici portuali («perché oggi questo è l'unico porto dove ha senso investire, anche in un'ottica di traino al Sud» dice il presidente di Uirnet, Rodolfo De Dominicis) e di soluzioni innovative che permettano l'insediamento di un'industria di trasformazione legata alla logistica, più vicina dunque ai mercati di consumo e meno vincolata alle logiche del trasporto marittimo.

La soluzione che gli spedizionieri individuano è quella della Zona economica speciale tra Rivalta Scrivia, Alessandria e Piacenza: «Le Zes - spiega Pitto - non sono zone franche, benché possano inglobarle. Sono zone in cui, in accordo col diritto comunitario, si possono avere agevolazioni non solo fiscali, ma amministrative e burocratiche anche relativamen-

te allo sviluppo delle imprese». La proposta incassa l'ok del presidente dell'Autorità di sistema Genova-Savona, Paolo Signorini: «Superato lo scoglio degli aiuti di Stato, direi che Genova è posizionata meglio di altri porti in Europa per ospitare una Zes». A questo discorso si collega ovviamente il rilancio dell'aeroporto, con la proposta ai futuri sindaci di aprire un dossier sulla gestione, magari in vista di un rilancio del cargo.

Gli spedizionieri hanno battezzato l'assemblea #genovaportpride «per far sì che la città ritrovi l'orgoglio del suo porto, lasciando da parte i conflitti» sottolinea Pitto. La filiera portuale genovese pesa per il 12,6% del valore aggiunto della Liguria e il 9,7% dell'occupazione. Su 17 milioni di operazioni doganali in Italia per 350 miliardi di euro, oltre 10 milioni di dichiarazioni vengono dalla Liguria che concorre da sola a incassare il 58,8% dei 14,9 miliardi di diritti doganali incassati dallo Stato. Con oltre 3.700 aziende, il porto è il primo motore economico della città.

© BY NC ND ALCLIN DIR TTI RISERVATI



Un momento dell'assemblea pubblica di Spediporto

FORNETTI

Spedizionieri: 'Genova zona economica speciale'

MASSIMO MINELLA

PER fare certe scelte ci vuole coraggio. Quel coraggio che gli spedizionieri riuniti in assemblea alla Borsa rivendicano fin dal titolo della relazione del presidente Alessandro Pitto, "Genoportride". Quel coraggio che la città ancora non ha, se si tratta di compiere scelte sui grandi temi, le infrastrutture, la logistica, i servizi da offrire alle merci o alle persone. Per questo, spiega Pitto, servono scelte forti, importanti, come la creazione di una "Zes", una zona economica speciale in grado di comprendere nel suo perimetro portuale, oltre naturalmente allo scalo, i retroporti di Rivalta Scrivia, Alessandria e Piacenza.

Tre regioni unite, Liguria, Piemonte, Emilia Romagna, che guardano verso Nord, quindi alla quarta regione, la Lombardia, per dar vita a un soggetto unico su cui far correre le merci e muovere le persone. Per tentare di raggiungere il risultato non c'è un momento da perdere, spiega ancora Pitto. In verità, già troppi anni sono stati buttati fra polemiche o false partenze. «La nostra idea è lavorare a un sistema portuale non solo shipping oriented, ma anche marketplace oriented — aggiunge il presidente di Speditoporto — Avanzato tecnologicamente, ad alta produttività e redditività, che estenda il proprio perimetro operativo Oltre Appennino, garantendo una eccellenza burocratica e una alta

attrattività fiscale per gli investitori. Molte di queste condizioni già esistono, altre sono alla nostra portata». La riflessione finale del periodo vale parecchio, perché la scelta di Speditoporto, anche questa volta, non è quella di mettere in sequenza i problemi, ma di individuare possibili soluzioni, facendo leva sulle enormi potenzialità del territorio. Un approccio che andrebbe condiviso anche culturalmente, in una città troppo abituata a piangersi addosso, pure con un certo compiacimento, e pigiare il freno quando invece varrebbe la pena provare a osare.

«Già oggi il porto di Genova è il solo scalo italiano a poter vantare un sistema telematico realmente all'avanguardia e in gra-

do di garantire un rilevante livello di efficienza — aggiunge Pitto — La piattaforma logistica nazionale parte da Genova e da qui riceve una dose di 12 milioni di file annui gestiti». Numeri impressionanti, che fanno riflettere o confermano quella centralità nazionale che lo stesso governo ha affidato a **Liberty** del Mar Ligure Occidentale (Genova Savona).

Bisogna però partire dalla "riconquista" di quello che si è perduto a vantaggio degli scali del Nord Europa, anche se "naturalmente" di competenza mediterranea: 900mila container che dovrebbero avere come destinazione il Nord Ovest italiano. E che invece prendono altre rotte.

MINELLA/LEONARDA/PA



PITTO

Il presidente degli spedizionieri genovesi Alessandro Pitto alla sala Borsa

Porti: Spediporto, zona economica speciale per Genova

(ANSA) - GENOVA, 6 APR - "Servono scelte importanti per i porti di Genova e Savona, guardando all'intero Nord Ovest, inclusa la Lombardia. Una di queste potrebbe riguardare la richiesta, per la portualità genovese, di una Zes, Zona economica speciale, che si estenda lungo l'intero perimetro portuale genovese e oltre, fino a ricomprendere i retroporti di Rivalta Scrivia, Alessandria e Piacenza". Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, lancia la proposta in occasione dell'assemblea annuale dell'associazione degli spedizionieri genovesi nella sala delle grida del Palazzo della Borsa: una sfida per ampliare l'offerta di porto e retroporto, per attrarre investimenti e insediamenti produttivi, grazie ad uno spazio dove manipolare e lavorare le merci, sulla scia di quanto avviene già in altri Paesi. "Le Zes non sono zone franche, cioè possono inglobarle ma non si limitano a questo, sono zone in cui, in accordo con il diritto comunitario, si possono avere agevolazioni non tanto e non solo fiscali, quanto amministrative e burocratiche anche relativamente allo sviluppo delle" spiega Pitto. E la proposta incassa subito anche l'ok del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini: "Superato lo scoglio degli aiuti di Stato, direi che Genova è posizionata meglio di altri porti in Europa per ospitare una zona economica speciale". Per Spediporto, l'occasione dell'assemblea annuale, per cui è stato scelto il titolo #genovaportpride", è un momento per far sì che la città "ritrovi l'orgoglio del suo porto", per creare "un vero legame fra città e porto, lasciando da parte i conflitti" sottolinea Pitto. Qualche numero per capire: la filiera portuale genovese pesa per il 12,6% del valore aggiunto della Liguria e il 9,7% dell'occupazione. Su 17 milioni di operazioni doganali effettuate in Italia per un valore complessivo di 350 miliardi di euro di beni importati oltre 10 milioni di dichiarazioni vengono dalla Liguria che concorre da sola a incassare il 58,8% dei 14,9 miliardi di diritti doganali incassati dallo Stato. In un panorama nazionale e internazionale attraversato da profonde trasformazioni, gli spedizionieri sono convinti che la sfida per il futuro si giocherà "sul terreno dell'efficienza e della produttività" di uno scalo portuale. "E il valore aggiunto dello shipping non sarà più legato alla tratta marittima - spiega Pitto - ma dipenderà dalla qualità dei servizi che il territorio saprà dare alla merce, perché sarà qui che gli investimenti nel settore dello shipping cercheranno profitti".

Quindi digitalizzazione dei servizi, automatizzazione delle banchine, potenziamento dei collegamenti ferroviari e appunto la possibilità di attrarre anche investimenti e insediamenti produttivi grazie appunto alla Zes. (ANSA).

■ GENOVA VERSO LE URNE

Porto e Terzo valico, il primo confronto tra candidati sindaci finisce senza sgambetti

ROSSI >> 17

NIENTE SCINTILLE NEL PRIMO CONFRONTO PUBBLICO TRA I CANDIDATI ALL'ASSEMBLEA DI SPEDIPORTO

Gli aspiranti sindaci corteggiano le banchine

Pirondini apre sul Blueprint: «Ma appalti trasparenti». Aeroporto, Merella parte dal nome

EMANUELE ROSSI

IL FRONTE del porto è il primo su cui si sono trovati schierati i quattro candidati sindaco alle prossime comunali. Ieri mattina nel palazzo della Borsa per la prima volta Gianni Crivello, Marco Bucci, Arcangelo Merella e Luca Pirondini si sono confrontati di fronte ad una platea, moderati da Alberto Quarati del *Secolo XIX*. Pubblico settoriale, certo, perché si trattava dell'assemblea degli spedizionieri, ma come hanno convenuto tutti i candidati «Non esiste Genova senza il suo porto e viceversa». Niente scambi al vetriolo né sparate da campagna elettorale, tutti i candidati si sono attenuti al fair play e concentrati sul tema del rapporto tra città e mondo portuale, ma alquanto «coperti» rispetto alle promesse. Crivello e Merella più a loro agio sui temi amministrativi, Marco Bucci ha giocato la carta del businessman anti-burocrazia («Di Blueprint parliamo da tre anni senza aver mosso una pietra») e sfoggiato uno zaino un po' *à la Doria*, mentre Luca Pirondini ha sorpreso con un look rigoroso (completo e cravatta blu) e un'apertura inedita per il M5S verso le infrastrutture e il Blueprint: «Siamo tutt'altro che contrari

alle infrastrutture, purché siano effettivamente utili, gli appalti siano trasparenti, si rispetti l'ambiente e portino a un sistema di trasporto intelligente». Ma rispetto al Terzo Valico ha ricordato come sia «un progetto che ha portato a 30 arresti e che costa 6,4 miliardi di euro, sicuri che non ci sia alternativa?». Per gli altri candidati, invece, Gronda e Terzo Valico sono priorità proprio in funzione del funzionamento del porto di domani.

Il rapporto con la città

La cosa che accomuna tutti è l'evidenza di un rapporto più stretto e meno conflittuale tra il porto e il retroterra cittadino. Sia in termini di collegamenti che di rispetto dell'ambiente che di opportunità di lavoro. Ma anche dal punto di vista dei rapporti istituzionali: Gianni Crivello ipotizza una sorta di «tavolo permanente» in Comune per coinvolgere gli operatori portuali e propone una «conferenza europea a Genova sul gigantismo navale»; Marco Bucci pensa ad un assessorato ad hoc «sul porto e sul waterfront» per immaginare «il porto dei prossimi cinquant'anni». Merella invoca la possibilità di utilizzare l'1% delle entrate fiscali che il porto dà allo Stato per investimenti in città sul Waterfront. E Luca

Pirondini sposa l'idea, lanciata da Spediporto, di una «zona economica speciale» per la quale però servono passaggi in Ue tutt'altro che scontati.

Sia Bucci che Crivello hanno evidenziato la necessità di una maggiore innovazione sulle banchine, ma per il secondo «è importante che l'automazione non abbia un impatto negativo sul lavoro, ma porti nuova occupazione».

Aeroporto da rilanciare

Altro spazio che necessita di un cambiamento, secondo i candidati sindaco, è l'aeroporto. Secondo Merella si dovrebbe cominciare dal nome, «Aeroporto di Genova - Portofino» per un'allure più internazionale. Per Crivello si deve puntare sui collegamenti urbani, «anche se la ferrovia ci sta mettendo una vita», Luca Pirondini punta ad attirare le compagnie low cost per incrementare gli arrivi sul modello di Pisa, ma senza privatizzare per forza lo scalo. Marco Bucci sogna in grande, con la sua esperienza da viaggiatore con 4 milioni di miglia: «Dobbiamo copiare Pisa e Nizza e superarli. Serve una svolta nel management, prima degli investimenti si devono trovare le persone giuste». Un po' come per guidare una città.

emanuele.rossi@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Signorini: «Arrivano i primi 10 milioni per progetto nuova diga»

Genova - La progettazione inizierà l'iter per far diventare realtà la diga immaginata nel Piano regolatore portuale, costo stimato un miliardo, lunghezza 4,8 km, e chiesta a gran voce dagli operatori.

Genova - Primo passo per la nuova diga del porto di Genova, spostata verso mare per lasciare più spazio alle manovre delle nuove maxinavi portacontainer. «Nel bilancio che approveremo lunedì nel Comitato di gestione mettiamo i soldi per la progettazione, una decina di milioni» annuncia il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) **Paolo Emilio Signorini** a margine dell'assemblea degli Spedizionieri genovesi. **«E credo sia intenzione del ministro delle Infrastrutture di considerarla una delle grandi opere di accessibilità marittima nella finanziaria a livello nazionale» aggiunge.** La progettazione inizierà l'iter per far diventare realtà la diga immaginata nel Piano regolatore portuale, costo stimato un miliardo, lunghezza 4,8 km, e chiesta a gran voce dagli operatori. «È un atto concreto che va nella direzione di dare a questo porto una capacità infrastrutturale importante per poter accogliere navi sempre più grandi per potersi quindi aprire a un mercato dello shipping che lo chiede» commenta il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta

Porto, primo passo per la nuova diga pronti 10 milioni

Annuncio di Signorini all' assemblea Spediporto e il 19 parte il tavolo sul lavoro con i sindacati

DALLA PRIMA DI CRONACA MASSIMO MINELLA FONDAMENTALE, in questo progetto, è dotarsi di una nuova diga foranea, costruita a cinquecento metri da quella attuale, che consente l' ingresso nel porto di Sampierdarena delle fullcontainer di ultima generazione, in grado di portare fino a ventimila teu di carico.

«Nel bilancio che approveremo lunedì nel Comitato di gestione mettiamo i soldi per la progettazione, una decina di milioni »" annuncia il presidente Signorini «E credo sia intenzione del ministro delle Infrastrutture di considerarla una delle grandi opere di accessibilità marittima nella finanziaria a livello nazionale» aggiunge. La progettazione inizierà l' iter per far diventare realtà la diga immaginata nel Piano regolatore portuale, costo stimato un miliardo, lunghezza 4,8 chilometri.

«E' un atto concreto che va nella direzione di dare a questo porto una capacità infrastrutturale importante per poter accogliere navi sempre più grandi per potersi quindi aprire a un mercato dello shipping che lo chiede » commenta il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta.

Nel frattempo, lo stesso Signorini convoca i sindacati per dare avvia alla riflessione sull' organizzazione del lavoro in porto. «Accogliamo positivamente la disponibilità del presidente ad avviare il confronto - spiegano i segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Ascheri, Torzetti e Gulli - Era una richiesta che avevamo avanzato da molto tempo e quindi ora vediamo che questa richiesta viene accolta. Sul tavolo i temi da trattare sono parecchi, a partire dall' organizzazione del lavoro, con il ruolo di Culmv e Pietro Chiesa. Ma vogliamo anche discutere di quello che sta accadendo in porto, con il ruolo sempre più preponderante de fondi ».

Si tiene infine questa mattina la prima riunione del tavolo di partenariato dell' autorità di sistema, in cui sono presenti i rappresentanti delle imprese e dei sindacati, due componenti che prima facevano parte del comitato portuale e che ora sono appunto state spostate in questo organo, che ha funzione consultiva. Sono 18 i componenti del tavolo di partenariato dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona), l' organo in cui è rappresentato il sistema portuale genovese,

- segue

cioè i privati che sono stati esclusi dal Comitato di gestione, costituito per legge solo dai rappresentanti istituzionali. La prima riunione si svolgerà domattina a Palazzo San Giorgio, mentre davanti all' ingresso ci sarà un presidio dei lavoratori del porto, organizzato dalla Filt-Cgil, per chiedere attenzione ai temi aperti che riguardano Compagnia Unica, Compagnia Pietro Chiesa, la costituzione di un ufficio del lavoro portuale e risposte su pensioni e inabilità, difesa delle regole e sicurezza sul lavoro. Oltre al presidente dell' Autorità, Paolo Emilio Signorini, al comandante della Capitaneria di porto di Genova Giovanni Pettorino, e al comandante di quella di Savona, Massimo Gasparini, fanno parte del tavolo di partenariato gli armatori rappresentati da Marco Novella, Confindustria da Marco Bisagno, Assiterminal Gilberto Danesi, Fedespedi Alessandro Pitto. E ancora, Paolo Marsano e Maurizio De Fazio per gli operatori logistici intermodali, Guido Porta e Osvaldo Bagnasco per quelli ferroviari, Alberto Banchemo per Federagenti, Amedeo Genedani per l' autotrasporto, Enrico Ascheri, Ettore Torzetti e Roberto Gulli rispettivamente per Filt-Cgil, Fit - Cisl e Uiltrasporti, Edoardo Monzani e Roberto Ferrarini per turismo e commercio.

Porto Genova: Signorini "10 milioni per progetto nuova diga"

(ANSA) - GENOVA, 06 APR -Primo passo per la nuova diga del porto di Genova, spostata verso mare per lasciare più spazio alle manovre delle nuove maxinavi portacontainer. "Nel bilancio che approveremo lunedì nel Comitato di gestione mettiamo i soldi per la progettazione, una decina di milioni" annuncia il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini a margine dell'assemblea degli Spedizionieri genovesi. "E credo sia intenzione del ministro delle Infrastrutture di considerarla una delle grandi opere di accessibilità marittima nella finanziaria a livello nazionale" aggiunge. La progettazione inizierà l'iter per far diventare realtà la diga immaginata nel Piano regolatore portuale, costo stimato un miliardo, lunghezza 4,8 km, e chiesta a gran voce dagli operatori. "E' un atto concreto che va nella direzione di dare a questo porto una capacità infrastrutturale importante per poter accogliere navi sempre più grandi per potersi quindi aprire a un mercato dello shipping che lo chiede" commenta il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta. (ANSA).

Spediporto: Genova, porto 'immateriale'

(ANSA) - GENOVA, 6 APR - La logistica non è solo scambio di merci, ma anche di dati, e l'infrastruttura immateriale sta acquistando importanza crescente. Genova è il primo porto italiano operativo nella Piattaforma logistica nazionale digitale, lo strumento informativo e telematico scelto dal governo per la gestione dei flussi di merce del Paese, che mette in connessione porti, interporti, autotrasportatori e dogane.

"Il porto di Genova - spiega Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - è il solo scalo italiano a poter vantare un sistema telematico realmente all'avanguardia. La piattaforma logistica nazionale parte da Genova e da qui riceve una dote di 12 milioni di documenti annui gestiti, fra contratti di trasporto, noleggio svincoli delle merci, frutto dei rapporti fra 4 mila utenti (spedizionieri, agenti, terminalisti, autotrasportatori e utenti finali). E di questi file, 3 milioni l'anno riguardano transazioni finanziarie". E sono numeri che potrebbero aumentare, aggiunge Pitto, "se conquistassimo i 900 mila contenitori l'anno che oggi, pur avendo come destinazione il Nord Ovest italiano, scelgono invece i mercati del Nord Europa".

Che Genova sia all'avanguardia lo sottolinea anche il presidente di Uirnet spa, la società che gestisce la Piattaforma logistica nazionale digitale, Rodolfo De Dominicis: "Siamo partiti da Genova perché Genova è il baricentro della zona più importante di Italia che è il Nord Ovest, in grado di attrarre investimenti strategici ed è il sistema di trascinamento di tutto il sistema logistico italiano" sottolinea. (ANSA).

Cancian (Ram) chiede un fondo per i porti con Cdp

A qualche mese di distanza dalle anticipazioni riportate da MF Shipping & Logistica lo scorso 2 dicembre, si torna a parlare di un fondo dedicato ai finanziamenti per le nuove portuali. La proposta, alla quale peraltro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta già lavorando, è stata lanciata da Antonio Cancian, presidente di Rete Autostrade Mediterranee, che ha detto: «Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una sgr, a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti, potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema del Paese».

Questo veicolo rientrerebbe nel «Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese» già istituito presso il Ministero dell'economia con l'ultima Legge Finanziaria. Parte delle risorse di questo fondo (che ha una dotazione di 1,9 miliardi di euro per il 2017, 3,1 miliardi per il 2018, 3,5 miliardi per il 2019 e 3 miliardi per ogni anno dal 2020 al 2032) sarebbe specificamente destinata a interventi di sviluppo nei settori della portualità e della logistica.

A proposito di questo fondo il presidente dell'Autorità di sistema portuale genovese, Paolo Emilio Signorini, preannunciando l'imminente stanziamento di circa 10 milioni di euro per la progettazione esecutiva della nuova diga dello scalo ha detto: «Credo sia intenzione del Ministro delle Infrastrutture di considerarla una delle grandi opere di accessibilità marittima inserite nella Legge Finanziaria a livello nazionale». (riproduzione riservata)

Per 11 milioni

“Porto di Livorno 2000” a Onorato e Aponte

••• LIVORNO. **Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) si sono aggiudicate il 66% delle quote di Porto di Livorno 200, la società dei servizi alle crociere del porto di Livorno. Gli armatori Onorato e Aponte si aggiudicano dunque la società per 11 milioni di euro, con un piano investimenti da 91 milioni di euro.**

Porto di Livorno 2000: I nuovi soci sono Sinergest, Moby e Marininvest (MSC)

LIVORNO- Il nuovo socio di maggioranza di **Porto di Livorno 2000** è l'Ati composta da **Sinergest, Moby, LTM e Marininvest (MSC)**. Con 99,58 punti su 100 la cordata si è aggiudicata il 66% delle quote della società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi. Si tratta, invero, di una aggiudicazione provvisoria, l'Adsp dovrà infatti provvedere a verificare le certificazioni di rito prima della aggiudicazione definitiva, ma è questo - in attesa dei necessari riscontri e del periodo di sterilizzazione necessario prima della stipula del contratto definitivo - il risultato che è emerso dall'ultima seduta pubblica cui hanno presenziato 19 rappresentanti per i tre concorrenti. La Commissione di gara guidata dal segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, e composta da altri due membri, Claudio Vanni per l'APL e Silvio Bianchi Martini per l'ente camerale, ha attribuito alla cordata vincitrice 64,58 punti per l'offerta tecnica e 35 punti per l'offerta economica. L'ATI guidata da Sinergest ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto 2000 un controvalore di 10.741.170 euro, con un rialzo d'asta del 34,5% e ha presentato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro. Gli altri due concorrenti in gara, il raggruppamento costituito da Creuers del Porto di Barcellona e da Aloschi Bros, e l'operatore economico CFG Cruise&Ferry Group, si sono aggiudicati rispettivamente 96,85 punti (65 per l'offerta tecnica, 31,85 per quella economica) e 72,21 punti (56,81 per l'offerta tecnica e 15,40 per quella economica).

“Non è stata una scelta facile – ha detto Massimo Provinciali, parlando dell'iter che ha portato la commissione di gara all'aggiudicazione provvisoria della gara – i tre concorrenti hanno presentato tutte e tre progetti di altissimo livello, tant'è vero che sul piano tecnico la prima classificata ha distanziato la seconda soltanto per una manciata di punti. Il nuovo socio di maggioranza della Porto 2000 ha le carte in regola per migliorare l'efficienza delle strutture e per proiettare Livorno verso nuovi importanti traguardi. Gli oltre cento milioni che la cordata vincente ha messo sul tavolo sono la migliore risposta a quelli che pensavano che la cessione delle quote sarebbe stata un'operazione a perdere, una svendita”.

Informazioni Marittime

Porto di Livorno 2000, l'ATI Aponte-Onorato si aggiudica la gara

L'associazione temporanea di imprese composta da **Sinergest**, **Moby**, **Ltm-Livorno Terminal Marittimo** (tutte società del gruppo Onorato) e **Marinvest** (Msc) si è aggiudicato con 99,58 punti su 100 il 66% del capitale sociale della **Porto di Livorno 2000**, la società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi nel porto di Livorno.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha precisato che si tratta di una aggiudicazione provvisoria in quanto l'ente dovrà provvedere a verificare le certificazioni di rito prima dell'aggiudicazione definitiva. L'AdSP ha aggiunto che la Commissione di gara guidata dal segretario generale dell'ente portuale, Massimo Provinciali, e composta da altri due membri, Claudio Vanni per l'authority portuale e Silvio Bianchi Martini per l'ente camerale, ha attribuito alla cordata vincitrice 64,58 punti per l'offerta tecnica e 35 punti per l'offerta economica.

L'ATI guidata da Sinergest ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto di Livorno 2000 un controvalore di 10,74 milioni di euro, con un rialzo d'asta del 34,5%, e ha presentato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro. Gli altri due concorrenti in gara, il raggruppamento costituito da Creuers del Porto di Barcellona e da Aloschi Bros, e l'operatore economico CFG Cruise&Ferry Group, si sono aggiudicati rispettivamente 96,85 punti (65 per l'offerta tecnica, 31,85 per quella economica) e 72,21 punti (56,81 per l'offerta tecnica e 15,40 per quella economica).

Quando l'aggiudicazione passerà da provvisoria a definitiva, riferisce *Ship2Shore*, sarà anche prolungato il termine concessorio in capo a Porto Livorno 2000 (in scadenza nel 2019), per una durata compresa fra 15 e 30 anni.

Porto di Livorno 2000: L'ATI guidata da Sinergest si aggiudica il 66% delle quote

Livorno, 6 aprile 2017 - Per la "Porto di Livorno 2000" - c'è il vincitore: con 99,58 punti su 100 è l'Ati composta da Sinergest, Moby, LTM e Marinvest (MSC) ad essersi aggiudicata il 66% delle quote della società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi. Si tratta, invero, di una aggiudicazione provvisoria, l'Adsp dovrà infatti provvedere a verificare le certificazioni di rito prima della aggiudicazione definitiva, ma è questo - in attesa dei necessari riscontri e del periodo di sterilizzazione necessario prima della stipula del contratto definitivo - il risultato che è emerso dall'ultima seduta pubblica cui hanno presenziato 19 rappresentanti per i tre concorrenti.

La Commissione di gara guidata dal segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, e composta da altri due membri, Claudio Vanni per l'APL e Silvio Bianchi Martini per l'ente camerale, ha attribuito alla cordata vincitrice 64,58 punti per l'offerta tecnica e 35 punti per l'offerta economica.

L'ATI guidata da Sinergest ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto 2000 un controvalore di 10.741.170 euro, con un rialzo d'asta del 34,5% e ha presentato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro.

Gli altri due concorrenti in gara, il raggruppamento costituito da Creuers del Porto di Barcellona e da Aloschi Bros, e l'operatore economico CFG Cruise&Ferry Group, si sono aggiudicati rispettivamente 96,85 punti (65 per l'offerta tecnica, 31,85 per quella economica) e 72,21 punti (56,81 per l'offerta tecnica e 15,40 per quella economica).

"Non è stata una scelta facile - ha detto Massimo Provinciali, parlando dell'iter che ha portato la commissione di gara all'aggiudicazione provvisoria della gara - i tre concorrenti hanno presentato tutte e tre progetti di altissimo livello, tant'è vero che sul piano tecnico la prima classificata ha distanziato la seconda soltanto per una manciata di punti. Il nuovo socio di maggioranza della Porto 2000 ha le carte in regola per migliorare l'efficienza delle strutture e per proiettare Livorno verso nuovi importanti traguardi. Gli oltre cento milioni che la cordata vincente ha messo sul tavolo sono la migliore risposta a quelli che pensavano che la cessione delle quote sarebbe stata un'operazione a perdere, una svendita".

Porti: Livorno, Porto 2000 privatizzata, va a Sinergest

(ANSA) - LIVORNO, 06 APR - L'Associazione temporanea d'impresa costituita da Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) si aggiudicata il 66% delle quote di Porto 2000, la società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale.

"Si tratta - si legge in una nota - di un'aggiudicazione provvisoria in attesa delle necessarie verifiche delle certificazioni di rito prima dell'aggiudicazione definitiva, ma è questo il risultato che è emerso dall'ultima seduta pubblica cui hanno presenziato 19 rappresentanti per i tre concorrenti". L'Ati guidata da Sinergest ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto 2000 un controvalore di quasi 11 milioni di euro, con un rialzo d'asta del 34,5% e ha presentato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro e ha superato gli altri due concorrenti in gara, il raggruppamento costituito da Creuers del Porto di Barcellona e da Aloschi Bros, e l'operatore economico Cfg Cruise&Ferry Group. "Non è stata una scelta facile - ha detto il segretario generale della Port Authority, Massimo Provinciali, parlando dell'iter che ha portato la commissione di gara all'aggiudicazione provvisoria della gara - perché i tre concorrenti hanno presentato progetti di altissimo livello, tant'è vero che sul piano tecnico la prima classificata ha distanziato la seconda solo per una manciata di punti. Il nuovo socio di maggioranza della Porto 2000 ha le carte in regola per migliorare l'efficienza delle strutture e per proiettare Livorno verso nuovi importanti traguardi. Gli oltre 100 milioni che la cordata vincente ha messo sul tavolo sono la migliore risposta a quelli che pensavano che la cessione delle quote sarebbe stata un'operazione a perdere, una svendita".(ANSA).

«NIENTE SVENDITA»
 «I CENTO MILIONI CHE LA CORDATA VINCENTE
 HA MESSO SUL TAVOLO SONO LA MIGLIORE RISPOSTA
 A QUELLI CHE PENSAVANO CHE AUNA SVENDITA»

LA PROSPETTIVA
 «IL NUOVO SOCIO DI MAGGIORANZA HA LE CARTE
 IN REGOLA PER PROIETTARE LIVORNO
 VERSO NUOVI IMPORTANTI TRAGUARDI»



Focus

L'offerta

L'ATI guidata da Sinergest ha offerto un controvalore di 10.741.170 euro, con un rialzo d'asta del 34,5% e un piano di investimenti per un totale di 91 milioni di euro



L'avversario

CREUERS di Barcellona e da Aloschi Bros, e CFG Cruise&Ferry Group, si sono aggiudicati 96,85 punti e 72,21 (56,81 per tecnica e 15,40 per quella economica)

Massimo Provinciali

«NON è stata una scelta facile i tre concorrenti hanno presentato progetti di livello, sul piano tecnico la prima ha distanziato la seconda per una manciata di punti»

Privatizzazione della «Porto 2000» Il vincitore con 100 milioni di euro

La spunta l'ati composta da Sinergest Olbia, Moby, Ltm e Msc

LIVORNO - È STATO un lungo pomeriggio quello di ieri a palazzo Rosciano. Lungo in particolare perché la conclusione della gara per la privatizzazione della Porto 2000, data per certa per il primo pomeriggio, alla fine è slittata di ora in ora, con crescente nervosismo sia dei dipendenti della società - alcuni dei quali attendevano fuori dal palazzo - sia dal cluster portuale. Ha vinto l'Ati composta da Sinergest Olbia, Moby, Ltm e Marininvest (MSC) con 99,56 punti sui 100 disponibili che ha offerto un controvalore di 10 milioni e 741 mila euro con un rialzo d'asta del 34,5%, integrato da un piano d'investimenti di 91 milioni di euro. Secondo gli spagnoli di Barcellona, terzo il gruppo CGF. Per Massimo Provinciali, a capo della commissione d'esame, la cifra di quasi 100 milioni messa dal vincitore conferma il valore della società delle crociere livornesi. Ai lavori della commissione da tre giudici - il presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali (nella foto a sinistra) il dirigente **Antonio Vanni** e il direttore di amministrazione aziendale all'università di Pisa Silvio Bianchi Martini - hanno assistito i rappresentanti delle tre "candidate": la "Creuers Port" di Barcellona (con Royal Caribbean e i nuclei di Global Investments) la "Sinergest" di Olbia (gruppi Onorato e Msc) e la "CGF Cruise & Ferry Group (Grimaldi e Carnival). Da valutare era l'offerta economica, che per il punteggio della gara valeva al massimo il 35% contro un massimo del 65% della proposta



LO SBARCO Crocieristi scendono dalle grandi regine del mare per visitare le città della Toscana

tecnica. E la commissione è arrivata alla seduta pubblica finale avendo già valutato quest'ultimo aspetto delle proposte, che di fatto ha comportato quasi certamente il punteggio definitivo. Era ben definito nel bando che la privatizzazione doveva puntare più che a recuperare risorse per i due soci proprietari della Spv Porto 2000 - **la Camera di Commercio** - a creare un moderno "terminal crociere" dove ad oggi si è sempre operato con strutture provvisorie, condizionate da concessioni a società terze come il Terminal Calata Orlando e la Cgil. L'impegno chiesto al nuovo

PROVVISORIA
 L'Adsp dovrà verificare
 le certificazioni di rito prima
 dell'aggiudicazione definitiva

titolare della maggioranza della Porto 2000 (una minoranza rimane ai due soci pubblici con un patto sociale che ne assicura il controllo strategico) è di utilizzare tutto il comparto portuale racchiuso tra la banchina ad alto fondale e la calata Orlando per creare il terminal: compresa anche la lavorazione di rifilatura delle banchine, di abbattimento dei magazzini e di

servizi a terra. Per qualcuno si tratta di un impegno che sfiora i 5 milioni di euro, ma potrebbe anche crescere.

LA CONCLUSIONE della gara non è ancora ufficiale. Spetta infatti alla commissione la verifica "a posteriori" di tutte le caratteristiche chieste ai gruppi concorrenti sia sulla parte progettuale che su quella economica. Senza considerare che ci si trascina poi nei ricorsi e nei contro ricorsi. Evento non auspicabile, ma tutt'altro che escluso.

A.F.

Livorno, Porto 2000 privatizzata: va a Sinergest

La Porto 2000 - la società che gestisce nel porto di Livorno i servizi di accoglienza a croceristi e passeggeri - diventa privata e passa all'associazione temporanea d'impresa costituita da Sinergest, Moby, Ltm e Marininvest (Msc).



L'Autorità portuale e la Camera di commercio di Livorno, proprietarie della Porto 2000, avevano messo a bando la cessione del 66% delle quote. L'esito è stato annunciato dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale.

«Si tratta - si legge in una nota - di un'aggiudicazione provvisoria in attesa delle necessarie verifiche delle certificazioni di rito prima dell'aggiudicazione definitiva, ma è questo il risultato che è emerso dall'ultima seduta pubblica cui hanno presenziato 19 rappresentanti per i tre concorrenti».

L'Ati ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto 2000 un controvalore di quasi 11 milioni, con un rialzo d'asta del 34,5% e ha presentato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro e ha superato gli altri due concorrenti in gara, il raggruppamento costituito da Creuers del Porto di Barcellona e da Aloschi Bros, e l'operatore economico Cfg Cruise&Ferry Group.

«Non è stata una scelta facile - ha detto il segretario generale della Port Authority, Massimo Provinciali - perché i tre concorrenti hanno presentato progetti di altissimo livello, tant'è vero che sul piano tecnico la prima classificata ha distanziato la seconda solo per una manciata di punti. Il nuovo socio di maggioranza della Porto 2000 ha le carte in regola per migliorare l'efficienza delle strutture e per proiettare Livorno verso nuovi importanti traguardi. Gli oltre 100 milioni che la cordata vincente ha messo sul tavolo sono la migliore risposta a quelli che pensavano che la cessione delle quote sarebbe stata un'operazione a perdere, una svendita».

L'Associazione temporanea d'impresa è composta da Sinergest Olbia spa (con una quota del 60%), dalla compagnia di navigazione Moby (5%), dal terminalista labronico Ltm (10%) e dalla Marininvest (25%).

LA SCALATA

Sinergest gestirà il terminal di Livorno

La società di servizi dell'Isola Bianca ha come socio di maggioranza il gruppo Onorato, sempre più "padrone" dei porti

di **Giandomenico Mele**

OLBIA

La Sinergest conquista la Porto di Livorno 2000, società che svolge i servizi al crocieristi e alle navi passeggeri nello scalo labronico. La società per azioni che gestisce i servizi portuali all'Isola Bianca e a Golfo Aranci ha come socio di maggioranza il gruppo Moby Spa che fa capo all'armatore Vincenzo Onorato, che controlla le due compagnie di navigazione Moby e Tirrenia. Dopo la polemica scalata di Onorato nel 2006, mantiene una quota - e un ruolo di controllo - anche il comune di Olbia (19,90%). Una quota rilevante resta poi alla General port service (20,50%), composta da imprenditori olbiesi che operano nel settore della nautica. Sinergest si è aggiudicata la

gara con una valutazione di 99,58 punti su 100 attraverso l'Ati composta anche da Moby, Ltm e Marininvest (Msc), così acquisendo il 66% delle quote della società che gestisce i servizi di accoglienza passeggeri e crocieristi. Si tratta tecnicamente di una aggiudicazione provvisoria, l'Autorità di sistema portuale di Livorno dovrà infatti provvedere a verificare le certificazioni di rito prima della aggiudicazione definitiva, ma è questo - in attesa dei necessari riscontri e del periodo di sterilizzazione necessario prima della stipula del contratto definitivo - il risultato che è emerso dall'ultima seduta pubblica cui hanno presenziato 19 rappresentanti per i tre concorrenti.

La scalata. Pubblicato nel giugno 2015, il bando di gara prevedeva proprio la cessione del 66% delle quote della Porto di Livorno 2000, la società controllata da Port Authority e Camera di commercio che gestisce in

regime di monopolio i servizi di accoglienza ai turisti. Gli attuali soci manterranno ciascuno il 17% della proprietà. La cordata capeggiata dal gruppo Onorato armatori ha visto dunque affiancate alla società che

gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest (con una quota del 60%), anche la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista Ltm (10%) e la Marininvest (25%). Quest'ultima è la finanziaria del gruppo che fa capo all'armatore

Gianluigi Aponte, proprietario di Msc Crociere e della compagnia di navigazione Grandi navi veloci. Aponte divenuto ormai alleato di Onorato nella sfida che lo contrappone al rivale Grimaldi.

I rivali. Esattamente quello stesso Grimaldi che è stato superato dalla Sinergest di Onorato proprio nell'aggiudicazione della Porto di Livorno 2000, vi-

sto che uno dei gruppi che fronteggiavano l'armatore napoletano era il Cfg - Cruise & Ferry group - che partecipava alla gara supportato da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed e Costa Crociere.

La società Grimaldi Euromed, una delle più importanti del gruppo omonimo, ha il suo core business nel trasporto marittimo di veicoli in Europa e nella logistica integrata. L'altro raggruppamento interessato alla società era costituito dalla Creuers del port de Barcelona, che partecipava alla gara con una quota pari all'80%, dal tour operator Aloschi Bros (con il 10%) e dalla società Bassani Adriatico (con il restante 10%). L'Ati guidata da Sinergest ha offerto per l'acquisto delle quote della Porto 2000 un controvalore di 10 milioni 741 mila euro, con un rialzo d'asta del 34,5% e ha presentato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro.

- segue



Gli addetti della Sinergest all'imbarco delle navi all'Isola Bianca. In basso, i portuali della compagnia Corridoni scaricano il tonno As Do Mar

→ LA CRISI IN BANCHINA



Oggi il caso Corridoni in Comitato portuale

Oggi all'Isola Bianca si riunisce il Comitato portuale che sicuramente discuterà la grave crisi in cui si trova la compagnia portuale Corridoni e la paradossale vicenda delle navi cariche di tonno commissionate dalla As Do Mar, costrette a fare tappa a Cagliari prima di raggiungere Olbia per effettuare la necessaria verifica sanitaria su carne e pesce da parte del Pif (Punto di Ispezione frontaliero). Un servizio che prima veniva prestato anche a Olbia e che ora si trova solo a Cagliari. La vicenda rischia di compromettere la commessa dell'azienda che lavora il tonno in scatola e, soprattutto, dà lavoro ai portuali olbiesi. Già a lavoro la politica con l'assessore regionale Pier Luigi Caria che ha sollecitato l'intervento del ministro Lorenzin, mentre in consiglio regionale piovono le prime interrogazioni rivolte all'assessore alla Sanità.

MF SHIPPING & LOGISTICA

■ La gara per Porto Livorno 2000 è stata vinta dalla cordata formata da Moby e Msc. L'aggiudicazione del 66% della società che gestisce il terminal traghetti e crociere dello scalo toscano è avvenuta in virtù di un rialzo fino a 10,8 milioni rispetto alla base d'asta fissata a 7,9 milioni, oltre a nuovi investimenti promessi per un totale di 91 milioni. Seconda classificata la cordata formata da Global Ports Holding, Royal Caribbean, Aloschi Bros e Bassani Adriatico che aveva offerto 10,5 milioni. Terza invece l'Ati formata da Grimaldi Euromed e Costa Crociere che avevano messo sul piatto circa 9 milioni di euro. A breve è attesa l'aggiudicazione definitiva.



Il terminal Porto Livorno 2000

Provinciali: «Tre progetti di alto livello»



Tre progetti di grande livello, per una scelta che ha impegnato in un duro lavoro la commissione composta da Massimo Provinciali, segretario generale dell'Authority, il dirigente Claudio Vanni e il professore di economia aziendale all'Università di Pisa, Silvio Bianchi Martini. «Non è stata una scelta facile», ha confermato ieri lo stesso Provinciali, a margine della assegnazione, parlando del lungo iter che ha portato la commissione ad arrivare all'aggiudicazione provvisoria della gara. «I tre concorrenti - ha proseguito Provinciali - hanno presentato tutti e tre progetti di altissimo livello, tant'è vero che sul piano tecnico la prima classificata ha distanziato la seconda soltanto per una manciata di punti». Poi sulla solidità della proposta vincente: «Il nuovo socio di maggioranza della Porto 2000 ha le carte in regola per migliorare l'efficienza delle strutture e per proiettare Livorno verso nuovi importanti traguardi. Gli oltre cento milioni che la cordata vincente ha messo sul tavolo sono la migliore risposta a quelli che pensavano che la cessione delle quote sarebbe stata un'operazione a perdere, una svendita».

Livorno: Grandi Molini si avvicina l'accordo

FIRENZE - Passi avanti nel confronto con i vertici dell'azienda **Grandi Molini Italiani** e in particolare per quanto riguarda la possibilità di utilizzo degli ammortizzatori sociali. Si è svolto presso gli uffici decentrati del lavoro della Regione a Livorno, il secondo tavolo tecnico (il primo si era tenuto il 23 marzo scorso) per fare il punto sulla vertenza aperta a seguito dell'apertura della procedura di licenziamento collettivo da parte dell'azienda e della controllata Promolog. Prima del tavolo tecnico, **il consigliere del presidente Rossi per il lavoro Gianfranco Simoncini e l'assessore al lavoro del Comune di Livorno Francesca Martini hanno incontrato i rappresentanti dell'azienda Massimiliano Malnati e Vittorio Bosi**. Nel corso dell'incontro è stata rinnovata la richiesta, ripetutamente avanzata anche dai sindacati, di poter usufruire della Cassa integrazione prevista per le aree di crisi complessa, superando la procedura di licenziamento per trenta lavoratori. Successivamente si è svolto il confronto amministrativo previsto dalla procedura di mobilità, durante il quale si sono aperti spiragli importanti per una soluzione positiva della vicenda. L'auspicio della Regione, che continuerà a seguire puntualmente nelle prossime ore gli sviluppi del confronto, è che nei primi giorni della prossima settimana si possa arrivare ad un accordo tra le parti a salvaguardia dell'occupazione e del futuro di Grandi Molini.

LIVORNO

Passi avanti nel confronto con i vertici dell'azienda Grandi Molini Italiani e in particolare per quanto riguarda la possibilità di utilizzo degli ammortizzatori sociali.

È quanto è emerso ieri nel corso dell'incontro che si è tenuto negli uffici decentrati del lavoro della Regione a Livorno. Si è trattato del secondo tavolo tecnico (il primo si era tenuto il 23 marzo scorso) per fare il punto sulla vertenza aperta a seguito dell'apertura della procedura di licenziamento collettivo da parte dell'azienda e della controllata Promolog che manderebbe a casa 30 dipendenti su 45.

Prima del tavolo tecnico, il consigliere del presidente Enrico Rossi per il lavoro Gianfranco Simoncini e l'assessore al lavoro del Comune di Livorno Francesca Martini hanno incontrato i rappresentanti dell'azienda Massimiliano Malnati e Vittorio Bosi.

Lo stesso presidente Rossi giusto mercoledì aveva richiesto che l'azienda ritrasse i licenziamenti. «Vogliamo avere un colloquio con la proprietà - aveva spiegato Rossi alla quale ha poi scritto una lettera - Sarebbe una perdita grave per tutta la Toscana e per la sua agricoltura, oltre che per quella umbra e laziale».

Nel corso dell'incontro di ieri è infatti stata rinnovata la richiesta, ripetutamente avanzata anche dai sindacati, di poter usufruire della Cassa integrazione prevista per le aree di crisi complessa, superando così la procedura di licenziamento per trenta lavoratori.



I lavoratori di Grandi Molini durante una delle ultime manifestazioni davanti all'impianto (Pentafoto)

Grandi Molini si aprono spiragli

Passo avanti nel confronto tra azienda, Regione e sindacati ma i lavoratori non lasciano il presidio davanti all'impianto

Successivamente si è svolto il confronto amministrativo previsto dalla procedura di mobilità, durante il quale si sono aperti spiragli importanti per una soluzione positiva della vicenda.

L'auspicio della Regione, che continuerà a seguire puntualmente nelle prossime ore gli sviluppi del confronto, è

che nei primi giorni della prossima settimana si possa arrivare ad un accordo tra le parti a salvaguardia dell'occupazione e del futuro di Grandi Molini.

I lavoratori intanto non mollano, nonostante lo spiraglio che sembra aprirsi rimangono compatti nella protesta. Tutti e 45 i dipendenti infatti,

fino a quando non sarà messa nero su bianco dai vertici dell'azienda l'accettazione della cassa straordinaria per aree di crisi complessa, non smobiliteranno il presidio h 24 che da lunedì scorso è stato messo in piedi davanti ai cancelli dell'impianto con un gazebo, e che dunque andrà avanti.

Forum sulla portualità con Delrio, rivedi l'evento

Mercoledì 5 aprile a Livorno si è tenuto il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" con il Ministro

2 COMMENTI

lunedì 03 aprile 2017 16:28

Si è tenuto mercoledì 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Graziano Delrio** e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore.

Clicca qui per guardare il video della registrazione dell'evento.

L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come



- segue

organismo in house con il MIT, sarà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.



Sarà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno

dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

L'Informatore Navale

BLU NAVY, RIPARTE DOMANI IL SERVIZIO SULLA LINEA MARITTIMA PORTOFERRAIO-PIOMBINO CON IL TRAGHETTO "ACCIARELLO"

Negri: "Confermiamo la volontà di servire l'Isola d'Elba anche durante la stagione invernale"

Portoferraio (LI), 6 aprile 2017 - Ripartirà domani all'Isola d'Elba, con le prime corse del traghetto "Acciarello", il servizio gestito da Blu Navy sulla linea marittima Portoferraio-Piombino.

La nave, di proprietà di Blu Navy, è arrivata nei giorni scorsi all'Elba dove ha completato tutto l'iter delle verifiche con le autorità competenti prima della partenza della stagione 2017.

Dal 7 aprile al 15 ottobre la "Acciarello" effettuerà dieci corse giornaliere, tutti i giorni, secondo questa programmazione, sostanzialmente identica rispetto all'anno scorso:

PORTOFERRAIO	PIOMBINO
<i>Partenze</i>	<i>Partenze</i>
06.05	07.45
09.15	10.45
12.15	13.45
15.15	16.45
18.30 (lun, ven, sab e dom)	20.00 (lun, ven, sab e dom)
18.45 (mar, mer e gio)	20.15 (mar, mer e gio)

Fra le **novità 2017** per Blu Navy oltre al sito ufficiale della compagnia, completamente rinnovato e potenziato per poter garantire un miglior servizio sia all'utenza che alla rete delle agenzie, e in cui a breve verrà creata anche una "Area cliente" per la gestione delle prenotazioni, da segnalare anche l'apertura dei nuovi uffici a Portoferraio, dove sono stati collocati call center e biglietterie, e il restyling del logo Blu Navy, con cui anche la "Acciarello" è stata ridipinta. Dal punto di vista commerciale infine sono state studiate alcune nuove offerte ad hoc per gruppi di passeggeri con auto.

-segue

Nel 2016 la "Acciarello", impegnata all'Elba dal 15 aprile al 16 ottobre, ha trasportato 440 mila passeggeri, effettuando 1.839 corse. La nave, lunga 113 metri e larga 18, può imbarcare fino a 800 passeggeri e 230 autoveicoli e il suo equipaggio è formato da 19 persone.

"Siamo molto lieti di aprire la stagione 2017 all'Isola d'Elba, dopo i buoni risultati ottenuti l'anno scorso" ha dichiarato Luca Morace, direttore generale di BN di Navigazione Spa, "voglio ringraziare l'armatore per il continuo supporto, l'Associazione Albergatori Isola d'Elba, nostro azionista e partner commerciale, i nostri soci elbani di Elbasol e tutto il team Blu Navy per l'ottimo lavoro svolto in fase di preparazione".

"Confermiamo la volontà dell'azienda di crescere organicamente, come gli investimenti fatti dimostrano, e rendere un servizio migliore ad utenti e territorio: l'obiettivo di Blu Navy resta sempre quello di poter portare all'Elba una seconda nave in estate, cosa che ci consentirebbe di dare continuità al servizio anche nella stagione invernale" aggiunge Luigi Negri, armatore e socio di riferimento.

L'altra nave di proprietà di Blu Navy, il traghetto "Ichnusa", impegnata fra la Sardegna e la Corsica sulla linea marittima fra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio, è entrata in servizio il 2 marzo scorso.

Riprende il servizio traghetto Blue Navy Piombino-Elba

(ANSA) - LIVORNO, 6 APR - Riparte domani il servizio Portoferraio-Piombino della Blue Navy con il traghetto Acciarello. La nave, di proprietà di Blu Navy, è arrivata nei giorni scorsi all'Elba dove ha completato tutto l'iter delle verifiche con le autorità competenti prima della partenza della stagione 2017. Dal 7 aprile al 15 ottobre la "Acciarello" effettuerà dieci corse giornaliere, tutti i giorni. Nel 2016 la "Acciarello", impegnata all'Elba dal 15 aprile al 16 ottobre, ha trasportato 440 mila passeggeri, effettuando 1.839 corse. La nave, lunga 113 metri e larga 18, può imbarcare fino a 800 passeggeri e 230 autoveicoli e il suo equipaggio è formato da 19 persone. "Confermiamo la volontà dell'azienda di crescere organicamente, come gli investimenti fatti dimostrano, e rendere un servizio migliore ad utenti e territorio: l'obiettivo di Blu Navy resta sempre quello di poter portare all'Elba una seconda nave in estate, cosa che ci consentirebbe di dare continuità al servizio anche nella stagione invernale" dice Luigi Negri, armatore e socio di riferimento.(ANSA).

Di Majo: «Civitavecchia, lo sviluppo non è finito» / INTERVISTA

Roma - Sviluppo di Autostrade del mare, cantieristica navale, crociere, diporto, ferrovie, dragaggi; pausa di riflessione sul nuovo terminal container, in attesa che si esprima il governo; attenzione alla riduzione delle emissioni e all'utilizzo di Gnl per le navi.

Roma - Sviluppo di Autostrade del mare, cantieristica navale, crociere, diporto, ferrovie, dragaggi; pausa di riflessione sul nuovo terminal container, in attesa che si esprima il governo; attenzione alla riduzione delle emissioni e all'utilizzo di Gnl per le navi. Sono queste le principali linee di azione che intende portare avanti Francesco Maria di Majo, primo presidente della nuova Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, che comprende Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino.

Opere strategiche

«Negli anni passati - dice di Majo - il porto ha subito importanti interventi infrastrutturali che ne hanno cambiato il volto. Il primo lotto di opere strategiche deve però essere ancora concluso. Spero che entro la fine di quest'anno si chiudano i lavori della darsena servizi per i traghetti. Questo ci consentirà di partire subito dopo con il secondo lotto di opere, con la divisione fra porto crocieristico-industriale a Nord e porto storico on marina per barche da diporto e grandi yacht a Sud. Il prossimo anno sarà pronta la stazione per le crociere sulla diga foranea, opera importante per gestire i 2,3 milioni di crocieristi che rendono Civitavecchia il primo porto in Italia e il secondo in Europa in questo settore. La bocca d'ingresso a Sud permetterà di accedere al porto storico. A giugno ci sarà la conferenza dei servizi per affidare la concessione della marina, per cui sono in gara 5 concorrenti».

Terminal container

«Dal 2010 sono stato consulente della presidenza del Consiglio dei ministri per lo studio sulla portualità italiana, che in parte è stato recepito dalla riforma portuale. Non posso non tener conto delle esigenze della migliore pianificazione nazionale. Non spetta a me stabilire in autonomia se il progetto del terminal container è strategico. A me tuttavia sembra che abbia tutte le carte in regola dal punto di vista tecnico e autorizzativo, con ampia area retroportuale. Se il governo individuerà questa come opera strategica, il progetto avrà il sostegno dell'Authority. Attendiamo anche la valutazione che farà il nuovo concessionario (gruppo Gavio, ndr)».

-segue

Autostrade del Mare

«Oltre alle crociere, Civitavecchia si caratterizza per traffici di passeggeri a corto raggio e di ro-ro in forte crescita. La movimentazione di vetture Fca sulle navi Grimaldi è elevata (300 mila unità all'anno). Cercheremo di migliorare il rapporto con la Spagna, partecipando al bando blending call dell'Unione europea che scade il prossimo luglio per un nuovo collegamento con Barcellona. Vogliamo inoltre creare un nuovo collegamento con il Marocco, oltre a quello esistente con la Tunisia».

Industria navale

«Obiettivo del mio mandato è il rilancio della cantieristica navale, che a Civitavecchia è in sofferenza, ma ha potenzialità enormi. La normativa europea sul riciclaggio delle navi stimola questo settore. In una prima fase pensiamo a un bacino galleggiante, per rispondere alle esigenze della Marina militare di smaltire le proprie navi».

Governance

«Sono stati designati i rappresentanti in comitato di gestione di Regione Lazio, Comune di Civitavecchia e Autorità marittima. Manca quello della città metropolitana. Come segretario generale ho proposto Roberta Macii, già segretario a Piombino. Anche il tavolo di partenariato è quasi completo e spero possa partire entro aprile».

“Porto dei due mari”

«L'anno scorso la Regione Abruzzo ha approvato una delibera in cui chiedeva che Ortona e Pescara fossero collegate a Civitavecchia. Oggi sono sotto l'Authority dell'Adriatico centrale e una modifica degli assetti è complessa. Non è una nostra priorità. Stiamo invece cercando un'alleanza fra le due Authority per creare sinergie che sviluppino i collegamenti fra Roma e l'Adriatico, sull'asse Spagna-Balceni».

Luciani: "Occorre garantire spazi adeguati a Grimaldi"

I vertici della Cpc hanno incontrato il presidente dell'Adsp Francesco di Majo affrontando varie problematiche. Per i portuali occorre rilanciare il settore dei container, affiancando un adeguato sviluppo infrastrutturale. Ed il presidente della Compagnia avverte: "Se non verrà rispettata la legge per la nomina dei componenti del comitato di gestione siamo pronti a presentare esposti"

CIVITAVECCHIA - "Se oggi ci salviamo, a Civitavecchia, è perché c'è il traffico auto che ha garantito un'importante boccata d'ossigeno. Ma se anche questo verrà a mancare, o comunque subirà arresti, allora sarà davvero un problema". Lo ribadisce il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani, alla luce della nuova scommessa sulla quale ha deciso di puntare il porto di Gioia Tauro, dove martedì è arrivato il primo treno carico di Fiat Punto, 500X e Jeep Renegade fabbricate da Fca nello stabilimento di Melfi. Le assicurazioni giunte da Grimaldi Lines sono importanti, ma non tranquillizzano al cento per cento i portuali. "È vero, come ha detto Costantino Baldissara, che viene servito un mercato diverso da quello coperto da Civitavecchia – ha spiegato Luciani – ma è altrettanto vero che occorre oggi più che mai mettere in condizioni Grimaldi di continuare a scegliere il nostro porto come hub di riferimento, non solo per la qualità dei servizi resi, ma anche per la possibilità di spazi a disposizione". Su questo si gioca la delicata partita.

E di questo stamattina il presidente Luciani, accompagnato dal suo vice Patrizio Scilipoti, e dai vertici della Cilp Massimo Soppelsa e Fabrizio Poggi, ha parlato al numero uno di Molo Vespucci Francesco Maria di Majo, in un incontro a 360 gradi che ha toccato diverse tematiche. A partire dalla necessità di rendere produttivi quegli 11 ettari dell'ex cantiere Privilege: un'area bloccata al centro del porto che per la Cpc deve tornare nella disponibilità dello scalo.

Ovviamente i traffici devono essere supportati dalle infrastrutture adeguate. "Non abbiamo potuto non sottolineare il silenzio assordante sul mancato completamento della Civitavecchia/Orte – ha ribadito Luciani – le istituzioni sono assenti, e abbiamo ricordato a Di Majo che lui è il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, con una visione geopolitica che va al di là dei personalismi dei singoli territori".

Senza un'arteria fondamentale come questa, lo scalo rischia di perdere terreno. E già le acque non sono delle migliori. "I traffici languono – ha aggiunto – nonostante paradossalmente negli ultimi anni abbiamo assistito all'espansione del nostro porto. La storicità si è persa nel tempo: la crisi delle acciaierie di Terni o il calo della produzione a Civita Castellana hanno pesato e non poco. E allora l'unica soluzione possibile è agire sui container. Siamo ad un passo da un mercato, quello di Roma, che consuma 1 milione di teus l'anno e ad oggi la banchina 25, l'ho sottolineato al presidente di Majo, movimentata un numero ridicolo di container: le stime per quest'anno sono al di sotto dei 40mila teus, di cui gran parte vuoti. Rilanciare il settore – ha aggiunto il presidente della Cpc – questa deve essere la nostra priorità, puntando sullo short sea shipping. Già arrivando a 300/500 mila teus, ancora la di sotto di quanto consuma Roma, si riuscirebbe a fare concorrenza non ai nostri porti italiani, ma a quelli del nord Europa, a partire da Rotterdam, velocizzando trasporti e trasferimenti e riducendo le distanze".

I vertici della Cpc hanno quindi garantito massima collaborazione al presidente Di Majo, nell'unico interesse della risoluzione dei problemi e dello sviluppo di occupazione, traffici e porto. Una cosa, però, Luciani l'ha voluta ribadire al numero uno di Molo Vespucci, tornando sulla questione della bocciatura dell'Anac per la sua partecipazione al comitato di gestione dell'Adsp. "Non ho voluto presentare ricorso contro questa decisione – ha spiegato – ma la legge va rispettata. E la legge impone che i rappresentanti del board ristretto, così come lo stesso presidente, debbano avere una comprovata esperienza nel settore portuale e della logistica. Se assisteremo invece a nomine che non risponderanno a questa condizione essenziale saremo pronti – ha concluso – ad esposti presso tutti gli organi componenti e a forme di protesta".

Corriere Marittimo

Civitavecchia teme lo scippo delle auto FCA dal porto di Gioia Tauro

CIVITAVECCHIA – Il presidente dell'AdSP del mar Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco Maria Di Majo, ha incontrato i rappresentanti della Compagnia Portuale di Civitavecchia e dell'impresa CILP, Enrico Luciani e Massimo Soppelsa. I temi affrontati durante l'incontro sono stati la composizione del Comitato di gestione, la candidatura del sindaco della città, Antonio Cozzolino, che farebbe discutere la compagine portuale, inoltre i continui ritardi amministrativi e il mancato completamento della Trasversale Civitavecchia-Orte. Ma soprattutto motivo centrale dell'incontro, la notizia che Gioia Tauro si prepari a diventare il porto di riferimento per le spedizioni delle auto del gruppo Fca (Fiat Chrysler Automobiles) sui mercati sud Italia e Nordafrica. Della logistica si sta occupando il Gruppo Grimaldi che controlla l'intero flusso delle operazioni dalla sede di fabbricazione delle auto, Melfi, fino al raggiungimento del mercato finale. La preoccupazione degli operatori laziali nasce dal fatto che il porto di Civitavecchia dal 2015 rappresenti l'Hub del gruppo Grimaldi per l'esportazione delle auto FCA verso il mercato degli Stati Uniti, pertanto sulle banchine temono di vedersi scippare, questo importante traffico, dal porto di Gioia Tauro. Tuttavia secondo le informazioni che circolano nello scalo, Costantino Baldissara, direttore commerciale e della logistica del Gruppo Grimaldi, avrebbe tranquillizzato gli operatori portuali di Civitavecchia specificando che i traffici di auto dirette a Gioia Tauro siano esclusivamente quelli destinati al Sud Italia e al Nord Africa. I timori tuttavia restano alti sullo scalo laziale. L'incontro è poi proseguito parlando del fallimento dei cantieri "Privilege" e della necessità di riutilizzo delle aree occupate dai cantieri per lo sviluppo di un Terminal container. Al termine dell'incontro, Luciani ha detto: *"Abbiamo posto sul tavolo del presidente Di Majo i problemi presenti nel nostro scalo marittimo e l'importanza di avere un Comitato di gestione veramente competente. Non possiamo più permetterci ritardi. Abbiamo espresso la volontà di collaborazione nell'interesse del bene pubblico portuale e siamo pronti ad aiutare la nuovagovernance"*.

Salerno, Gallozzi cala il tris e prepara il piano di investimenti

Salerno - Complessivamente saranno 24 le navi full container lavorate nella settimana dal Salerno Container Terminal.

Salerno - Salerno Container Terminal (SCT) conquista le linee di tre fra le maggiori concentrazioni mondiali del trasporto container e che si prepara ad attuare, proprio nella prospettiva di un'impennata dei traffici, un piano di investimenti in nuove gru e mezzi di banchina per un valore complessivo di più di 20 milioni di euro.

La prima a dare fiducia al terminal del gruppo Gallozzi sarà la **"The Alliance"**, ovvero il raggruppamento armatoriale che comprende la Hapag Lloyd (e quindi anche la controllata Uasc), la YangMing di Taiwan e le tre compagnie storiche del Giappone, K line, Nippon Yusen Kaisha e Mitsui (Mol). Oggi la portacontainer "Brevik Bridge" è partita da Salerno, inaugurando la linea diretta settimanale tra il Mediterraneo e Nord America con scali ad Halifax, New York, Norfolk e Savannah. **L'avvio del nuovo servizio coincide con la decisione della Hapag Lloyd di concentrare in via esclusiva nello scalo salernitano tutti i propri servizi da e per il Sud Italia.**

Le navi di The Alliance approderanno in Italia, oltre che a Salerno, nei porti di Livorno, La Spezia e Genova. A 24 ore di distanza, venerdì 7, con l'approdo della full container "CSL VIRGINIA", toccherà a "Ocean Alliance", composta da CMA-CGM, Cosco Shipping, Evergreen Line e OOCL inaugurare la nuova base di Salerno per l'altro servizio settimanale dedicato al Nord America (New York, Norfolk, Savannah e Miami).

Scali in Italia, oltre al Salerno Container Terminal che sarà toccato dopo Malta, saranno Livorno e Genova. Lo stesso giorno vedrà anche il primo approdo della nave "HS PARIS" con la quale la compagnia francese CMA-CGM entra nell'alleanza con Hamburg Sud e Seago Line, da Salerno settimanalmente per il Nord Europa. Con i suoi 299,89 metri di lunghezza e 84.155 tonnellate di stazza, la HS PARIS ottiene il palmares della nave full container più grande approdata presso il Salerno Container Terminal. E infine, sabato 15 aprile, sarà la volta del colosso cinese COSCO SHIPPING, che in provenienza dall'hub del Pireo e dai porti della Turchia, inaugurerà con la porta contenitori "HANSA CLOPPENBURG", il "Net Service", una nuova linea diretta dal porto di Salerno verso il Nord Europa. Il servizio offrirà ogni sabato partenze da Salerno per Felixstowe, con un transit time di 7 giorni; la tratta Salerno - Amburgo sarà coperta in 9 giorni e quella Salerno - Anversa in 11 giorni.

-segue

Complessivamente saranno 24 le navi full container lavorate nella settimana dal Salerno Container Terminal. I nuovi servizi spingeranno lo scalo salernitano verso il traguardo dei 450.000 teu. E proprio in questa prospettiva il gruppo Gallozzi ha deciso di lanciare un consistente piano di potenziamento operativo, che prevede già quest'anno l'entrata in servizio di due nuove gru, capaci di lavorare navi da oltre 10.000 contenitori/teus di portata, e una terza gru nel 2018. "Per il nostro terminal si tratta - ha sottolineato **Agostino Gallozzi** - di un momento di vera e propria svolta. Il lavoro attuato in questi anni sull'efficienza e sulla qualità sta producendo i suoi frutti con ben nove compagnie, tante fanno parte delle due "alleanze", che attueranno nuovi scali settimanali su Salerno. È una sfida che SCT saprà vincere e che richiede, come abbiamo deciso di fare, un ulteriore incremento della qualità dei nostri servizi e della produttività, anche attraverso l'acquisizione dei nuovi mezzi; ma la scelta che mi dà maggiore soddisfazione personale è rappresentata dai 21 giovani neo-assunti, che proprio da oggi sono stati inseriti nell'organico della nostra società. È il miglior segno di buon auspicio in una fase storica nella quale il problema del lavoro per i nostri ragazzi è diventato una vera e propria emergenza sociale."

IL TERMINAL SCT

Porto di Salerno, tre nuove linee per Gallozzi

GENOVA. Salerno Container Terminal (Sct) conquista tre alleanze e prepara un piano di investimenti in equipment da 20 milioni di euro. “The Alliance” inaugura la linea diretta settimanale con il Nord America e le navi toccheranno Salerno, Livorno, La Spezia e Genova. La nave in servizio arriverà oggi anche nel Terminal di Spinelli portando in dote un traffico totale da 80 mila teu. “Ocean Alliance” da Salerno fornirà un altro servizio settimanale sul Nord America dopo aver toccato Livorno e Genova. A Salerno arriverà una nave di Cma-Cgm che serve il Nord Europa. Poi toccherà a Cosco che dal Pireo arriva al terminal Sct con una linea sul Nord Europa. Gallozzi prevede anche un piano di investimenti da 20 milioni.

Salerno fa tris e vola verso il mezzo milione di teu

Tre approdi in tre giorni da parte di tre alleanze per un totale di undici armatori. Al porto di Salerno, nel giro di poco più di una settimana, approderanno tre servizi diversi per un totale di 24 navi lavorate. Numeri sostanziosi che lanciano il porto, secondo i calcoli del Salerno Container Terminal (Sct), verso lo storico traguardo dei 450 mila teu (388 mila [nel 2016](#)), traffico annuale quasi in linea con quello di Napoli. Volumi che portano naturalmente Sct a rinforzare le strutture a terra e l'organico, con l'assunzione di 21 persone al lavoro da oggi. Poi, l'entrata in servizio di due nuove gru per navi da oltre 10 mila teu (oggi il porto accoglie navi non più grandi di 6 mila, anche se per portacontainer più grandi si dovrà allargare l'imboccatura) e una terza gru nel 2018, per un investimento complessivo di 20 milioni di euro.

Giovedì 6 aprile Stamattina da Sct è partita *Brevik Bridge*, inaugurando la linea diretta settimanale tra Mediterraneo e Nord America di "THE Alliance", l'alleanza tra Hapag Lloyd, Yang Ming, K Line, Nyk e Mol (scali ad Halifax, New York, Norfolk e Savannah). La compagnia tedesca concentra nel porto campano tutti i suoi servizi per il Sud Italia. Le navi di THE Alliance approderanno poi a Livorno, La Spezia e Genova.

Venerdì 7 aprile Ventiquattr'ore dopo, venerdì 7, sarà la volta di due navi di due alleanze diverse. *Csl Virginia* di "Ocean Alliance" (Cma Cgm, Cosco Shipping - [ex Cosco e China Shipping](#) -, Evergreen Line e OOCL) inaugurerà la nuova base di Salerno nel servizio settimanale dedicato al Nord America (New York, Norfolk, Savannah e Miami). Scali in Italia, oltre a Sct, che sarà toccato dopo Malta, saranno Livorno e Genova. Lo stesso giorno arriverà la più grande portacontainer approdata al terminal salernitano: *Hs Paris* da 6,500 teu e 300 metri di lunghezza. La nave non rientra in una vera e propria alleanza ma in un più tradizionale *slot agreement* tra Cma Cgm, Hamburg Sud e Seago Line in un servizio settimanale verso il Nord Europa potenziato [un paio di mesi fa](#) e operativo da Salerno [da cinque anni](#).

Sabato 15 aprile Infine, sabato 15 sarà la volta della sola Cosco shipping che dall'hub del Pireo e dai porti della Turchia inaugurerà con *Hansa Cloppenburg* il "Net Service", nuova linea diretta verso il Nord Europa (come annunciato da [Informazioni Marittime qualche giorno fa](#)). Ogni sabato partenze da Salerno per Felixstowe con un transit time di 7 giorni. La tratta Salerno-Amburgo sarà coperta in 9 giorni e la Salerno-Anversa in 11. Complessivamente saranno 24 le navi full container lavorate nella settimana dal Salerno Container Terminal. I nuovi servizi spingeranno lo scalo salernitano verso il traguardo dei 450.000 teu.

Il commento di Gallozzi «Per il nostro terminal si tratta di un momento di vera e propria svolta», commenta Agostino Gallozzi, a capo del gruppo Gallozzi che gestisce Sct. «Il lavoro attuato in questi anni sull'efficienza e la qualità - continua - sta producendo i suoi frutti con ben nove compagnie, tante fanno parte delle due alleanze, che attueranno nuovi scali settimanali su Salerno. È una sfida che Sct saprà vincere e richiede un ulteriore incremento della qualità dei nostri servizi e della produttività, anche attraverso l'acquisizione dei nuovi mezzi; ma la scelta che mi dà maggiore soddisfazione personale è rappresentata dai 21 giovani neo-assunti, che proprio da oggi sono stati inseriti nell'organico della nostra società. È il miglior segno di buon auspicio in una fase storica nella quale il problema del lavoro per i nostri ragazzi è diventato una vera e propria emergenza sociale».

Porti: Salerno Container terminal conquista tre nuovi clienti

(ANSA) - GENOVA, 06 APR - Nuovi servizi di linea acquisiti da tre fra le maggiori concentrazioni mondiali del trasporto container e un piano di investimenti da 20 milioni in nuove gru e mezzi di banchina. Al Salerno Container terminal che si avvicina al traguardo dei 450 mila teu, ha debuttato oggi il nuovo servizio del raggruppamento armatoriale "The Alliance" (Hapag Lloyd, Yang Ming, K Line, Nippon Yusen Kaisha e Mitsui) con la partenza della portacontainer "Brevik Bridge" che ha inaugurato il collegamento settimanale fra il Mediterraneo e il Nord America. L'avvio del nuovo servizio coincide con la scelta di Hapag Lloyd di concentrare nello scalo salernitano i propri servizi da e per il Sud Italia. Domani sarà invece "Ocean Alliance" (Cma-Cgm, Cosco Shipping, Evergreen line e OOCL) a inaugurare nel terminal del gruppo Gallozzi il suo servizio settimanale dedicato al Nord America con la full container "CSL Virginia" che avverrà in contemporanea con il primo approdo della nave "Hs Paris" con cui Cma-Cgm entra nell'alleanza con Hamburg Sud e Seago Line per un servizio settimanale per il Nord Europa. Infine sabato Cosco shipping inaugurerà con la porta contenitori "Hansa Cloppenburg", il "Net Service", una nuova linea diretta dal porto di Salerno verso il Nord Europa.

Gli investimenti

Nuove linee e più container, la sfida del porto di Salerno

Lo scalo napoletano ancora fermo tra progetti da concretizzare e commissariamenti inconcludenti

Antonino Pane

Ai progetti di Napoli, Salerno risponde con fatti concreti, nuove linee e assegnazioni. E così mentre nel capoluogo partenopeo si aspettano gli escavi, si nominano commissioni per fare luce sugli appalti di ieri e di oggi, a Salerno si pensa solo e esclusivamente a lavorare. È stato così quando i porti erano separati, continua ad essere così ora che sono stati accorpati nell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Certo, Napoli sconta quattro anni di commissariamenti inconcludenti, mentre Salerno, sotto la guida sicura di Andrea Annunziata, è andata avanti. E ora, nei restanti nove mesi di autonomia, si mira a completare tutte le opere avviate perché la sfida è sul mercato, non ci sono accorpamenti che tengono. Ed è già cominciata. Proprio ieri, infatti, la Salerno Container Terminal (Sct) ha reso noto di avere conquistato le linee di tre fra le maggiori concentrazioni mondiali del trasporto container e che si prepara ad attuare, proprio nella prospettiva di un'uni-

pennata dei traffici, un piano di investimenti in nuove gru e mezzi di banchina per un valore complessivo di più di venti milioni di euro.

Il gruppo guidato da Agostino Gallozzi, dunque, dopo aver cercato in tutti i modi di difendere l'autonomia salernitana, guarda avanti per nulla intimorito. Ha dalla sua la dinamicità del porto salernitano, la capacità degli imprenditori di remare tutti in una sola direzione. Ma vediamo le novità che aprono ulteriormente il mercato dei contenitori nel porto di Salerno. La prima a dare fiducia al terminal del gruppo Gallozzi è stata la «The Alliance», ovvero il raggruppamento armatoriale che comprende la Hapag Lloyd (e quindi anche la controllata Uasc), la YangMing di Taiwan e le tre compagnie storiche del Giappone, K line, Nippon Yusen Kaisha e Mitsui (Mol). La portacontainer «Brevik Bridge» è già partita da Salerno, con la missione di inaugurare la nuova linea diretta settimanale tra il Mediterraneo e Nord America con scali ad Halifax, New York, Norfolk e Savannah. E oggi si va ancora avanti con l'approdo della full container «Csi Virginia». Arriva, dunque, una portacontainer della «Ocean Alliance», composta da Cma-Cgm, Cosco Shipping, Ever-

green Line e Oocl, che inaugurerà la nuova base di Salerno per l'altro servizio settimanale dedicato al Nord America (New York, Norfolk, Savannah e Miami).

Scali in Italia, oltre al Salerno Container Terminal che sarà toccato dopo Malta, saranno Livorno e Genova. Sempre oggi ci sarà anche il primo approdo della nave «Hs Paris» con la quale la compagnia francese Cma-Cgm entra nell'alleanza con Hamburg Sud e Scago Line, da Salerno settimanalmente per il Nord Europa. Con i suoi 299,89 metri di lunghezza e 84.155 tonnellate di stazza, la Hs Paris ordene il palmarès della nave full container più grande approdata a Salerno.

E infine, la vigilia di Pasqua, sarà la volta del colosso cinese Cosco Shipping, che in provenienza dall'hub del Pireo e dai porti della Turchia, inaugurerà con la porta container «Hansa Cloppenburg», il «Net Service», una nuova linea diretta dal porto di Salerno verso il Nord Europa. Aumentano i traffici, dunque, e il gruppo Gallozzi ha già deciso di lanciare un consistente piano di potenziamento operativo. «Già quest'anno - spiega Agostino Gallozzi - prevediamo l'entrata in servizio di due nuove gru, capaci di lavorare navi da oltre 10.000 contenitori/teus di portata, e una terza gru nel 2018. Per il nostro terminal si tratta di un momento di vera e propria svolta».



Progressi Nuove iniziative al porto di Salerno

Lo sviluppo

Si mira a finire tutte le opere entro 9 mesi prima dell'entrata nell'Autorità del Tirreno centrale

Mentre i sindacati confermano dieci giornate di sciopero a Gioia Tauro

Porto, Oliverio "bussa" al Governo

La richiesta è di «un incontro urgente sulle tematiche legate allo sviluppo»

Reggio Calabria Il presidente della Regione, Mario Oliverio, ha scritto al presidente del Consiglio Paolo Gentiloni, al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e al ministro della Coesione territoriale del Mezzogiorno Claudio De Vincenti per chiedere - informa una nota dell' ufficio stampa della giunta regionale - un incontro urgente sulle tematiche legate allo sviluppo del Porto di Gioia Tauro.

«La situazione in atto nel Porto di Gioia Tauro - scrive Oliverio -, dove le organizzazioni sindacali hanno proclamato uno sciopero di 10 giorni contro le decisioni assunte da Mct di mettere in mobilità 400 dipendenti, mi induce a chiedere un incontro urgente sulle più complessive tematiche di sviluppo del porto. I temi dello sviluppo del porto, già nell' Accordo di programma sottoscritto a luglio da Governo, Regione Calabria, **Autorità portuale** e parti sociali, richiedono un' accelerazione nella realizzazione».

Il governatore aggiunge poi che «in relazione alle modalità dell' iniziativa assunta dai sindacati, ho già assunto una netta posizione per le negative ricadute sulla credibilità e la prospettiva dello scalo dove, peraltro, è in atto una crescente attenzione da parte degli

operatori economici. Ritengo pertanto necessaria, in tempi brevi - conclude Mario Oliverio -, una valutazione comune per dare seguito a tutte le iniziative già programmate per lo sviluppo del porto e dell' area industriale di Gioia Tauro».

Le opere e gli investimenti previsti dall' Apq e dal Patto per la Calabria, unitamente alla creazione dell' Agenzia per il lavoro **portuale** «sono elementi chiave di una programmazione d' investimenti che devono trovare piena e immediata esigibilità. Su questo, nessuno delle parti in causa può far registrare retromarcie o azioni speculative che mortificano il lavoro e le nostre comunità». È quanto afferma, in una lunga nota, il segretario generale Fit-Cisl Calabria, Annibale Fiorenza.

Il sindacalista ricorda quindi che «polo della logistica, riorganizzazione e rilancio dell' azienda Mct, bacino di carenaggio e la Zes, nonostante il concreto impegno del Governo regionale, di cui conosciamo la programmazione e le azioni in essere, stentano a prendere forma anche per i tanti cavilli burocratici nazionali ed europei». Al Governo nazionale si chiede, dunque, «una corsia preferenziale per la Zes e per il bacino di carenaggio».

- segue

La Fit-Cisl, mentre invita Azienda e Associazioni datoriali a «smetterla di piangersi addosso e di praticare il culto del profitto assistito», chiede a Mct di «puntare sulla qualità e l'efficienza delle attività di movimentazione e di trasporto delle merci per cogliere tutte quelle opportunità che il circuito internazionale, entro cui bisogna ritornare a essere attori propositivi, sta facendo registrare».

A sostegno delle rivendicazioni la conferma delle azioni di lotta già annunciate con l'attivazione unitaria delle procedure di raffreddamento art.49 CCNL dei porti «e di cui ieri si è discusso in **Autorità portuale**».
(red.rc)

Il Tar sul decreto Delrio

Assoporto: «Augusta resta sede di Autorità»

AUGUSTA. «Per il Tar di Catania il decreto del ministro Delrio che trasferisce la sede dell'Autorità da Augusta a Catania non esiste. E quindi rimane ad Augusta la sede della nuova Autorità di sistema». È quanto afferma Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta dopo l'ordinanza emessa ieri pomeriggio dalla terza sezione del Tar di Catania che non ha accolto la richiesta di sospensiva cautelare avanzata con il ricorso contro il trasferimento della sede degli operatori portuali mega resi, a cui si sono affiancati i Comuni di Augusta, Melilli e Priolo con la seguente motivazione: «Considerato che non è stato dimostrato che l'avversato provvedimento abbia iniziato a produrre sui effetti atteso che non risulta che il decreto impugnato sia stato pubblicato o in qualsiasi modo reso conoscibile all'esterno».

«Aspettiamo, dunque, il presidente Andrea Annunziata per l'insediamento ad Augusta, a questo punto qualsiasi altra azione del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sarà oggetto di una nuova reazione», conclude Noè.

Colpo di scena

Autorità portuali «Il decreto di Delrio? Non esiste»

Sebastiano Salemi AUGUSTA sulla vicenda della sede della **Autorità portuale** di Sistema. Per il Tar di Catania «il decreto del ministro Delrio che trasferisce la sede dell' **Autorità** di sistema del Mare di Sicilia orientale da Augusta a Catania non esiste. E quindi rimane ad Augusta la sede della nuova **Autorità** di sistema».

È quanto afferma Marina Noè, presidente di Assoport Auguste, dopo l'ordinanza emessa ieri pomeriggio dalla terza sezione del Tar di Catania che non ha accolto la richiesta di sospensiva cautelare avanzata con il ricorso contro il trasferimento della sede degli operatori **portuali** megaresi, a cui si sono affiancati i Comuni di Augusta, Melilli e Priolo basandosi su due motivazioni principali: in primis, che non è stato dimostrato che l'avversato provvedimento abbia iniziato a produrre i suoi effetti, e in particolare che non risulta che il decreto impugnato sia stato pubblicato o in qualsiasi modo reso conoscibile all'esterno.

«Aspettiamo, dunque - è la posizione assunta dopo la novità emersa nella giornata di ieri, che rimescola tutte le carte (non solo a Catania e ad Augusta) - il presidente Andrea Annunziata per l'insediamento ad Augusta, a questo punto qualsiasi altra azione del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sarà oggetto di una nuova reazione. Ora che la magistratura ha deciso che il decreto non c'è tutti ne prendano atto».

DECRETO DELRIO. Il presidente di Assoporto, Marina Noè: «Visto che il nuovo decreto di trasferimento da Augusta a Catania non esiste, l' **authority** rimane nel Siracusano»

Sede dell' **Autorità portuale** Il Tar dice no alla sospensiva

OOO "Considerato che non è stato dimostrato che l' avverso provvedimento abbia iniziato a produrre i suoi effetti, atteso che non risulta che il decreto impugnato sia stato pubblicato o in qualsiasi modo reso conoscibile all' esterno non sussistono i presupposti per la concessione dell' invocata tutela cautelare richiesta da Assoporto Augusta nel ricorso contro il trasferimento della sede dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale da Augusta a Catania, deciso dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio nei mesi scorsi". Con questa motivazione ieri i giudici della Terza sezione del Tar di Catania, Pancrazio Maria Savasta (presidente), Giuseppe Leggio (consiglieri) e Francesco Mulieri (referendario) non hanno accolto la richiesta di sospensiva avanzata dai legali dell' **associazione di operatori portuali** rappresentati da Giovanni Randazzo e Marco De Benedictis, i quali il giorno prima avevano illustrato ai magistrati etnei le motivazioni dell' opposizione al cambio di sede da Augusta a Catania deciso dal ministro. Il presidente di Assoporto, Marina Noè: "Per il Tar di Catania il decreto che trasferisce la sede dell' **Autorità di sistema del Mare di Sicilia orientale** da Augusta a Catania non esiste. E quindi rimane ad Augusta la sede dell' **Autorità di sistema del mare della Sicilia orientale**. Aspettiamo, dunque, il presidente Andrea Annunziata per l' insediamento. A questo punto qualsiasi altra azione del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sarà oggetto di una nuova reazione. Ora che la magistratura ha deciso che il decreto non c' è tutti ne prendano atto". "Visto che un decreto pubblicato non c' è la sede non può che essere Augusta - dice il sindaco Cettina Di Pietro - quindi siamo pronti non appena questo decreto sarà pubblicato a presentare una nuova impugnazione. Non è sicuramente una partita persa perché tutto quello che c' è da fare per riavere la legittima indicazione della sede ad Augusta sarà fatto". Si rimane, dunque, in attesa di capire dove il nuovo presidente Andrea Annunziata, che già per mercoledì prossimo ha convocato ad Augusta una conferenza stampa si insedierà e si aspetta nei prossimi mesi la decisione di merito dei giudici della Terza sezione del Tar di Catania sul ricorso degli operatori **portuali** ai cui nei giorni scorsi si sono affiancati, con atti di interventi ad adiuvandum" anche i

- segue

Comuni di Augusta, Priolo e Melilli.

La querelle del trasferimento della sede della **Autorità** di sistema, che da Augusta, sede naturale perché unico porto "core" della Sicilia orientale, dove il regolamento europeo individua appunto le sedi delle **Autorità** di sistema **portuale**, è scoppiata nei mesi scorsi dopo la notizia del decreto "fantasma" nel quale si sottolineava che Delrio, "ha firmato il decreto che istituisce a Catania, per un periodo di due anni, la sede dell' **Autorità** di sistema **portuale** del mar di Sicilia orientale, rispetto alla originale previsione di Augusta. La scelta su Catania è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni". Allegata alla comunicazione anche una delle due richieste di 12 settembre 2016 con cui il presidente della Regione Rosario Crocetta chiede formalmente al Governo di individuare quale sede Catania con motivazione e dati che non sarebbero veritieri secondo As soporto.

Istituto Srm: in un anno movimentate quasi 65 milioni di tonnellate di merci, a Palermo transitati 2 milioni di passeggeri

Sicilia, l'economia del mare vale due miliardi

E' la somma prodotta in un anno dagli scali dell'Isola: trend positivo per le merci, trasporti ro-ro un'eccellenza

Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio della Sicilia. Questo il tema del convegno L'Economia del mare, opportunità concreta di sviluppo promosso ed organizzato da Intesa Sanpaolo con il supporto di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, e finalizzato a creare un momento di confronto sulle straordinarie opportunità e potenzialità che l'economia del mare può avere in Sicilia. Secondo le stime, gli scali siciliani generano oltre 2 miliardi di euro di valore aggiunto per l'economia nazionale. Il convegno, svoltosi presso l'Arsenale della Marina Regia di Palermo, si è aperto con i saluti di Sebastiano Tusa, soprintendente del Mare, di Alessandra De Caro, responsabile dell'Arsenale della Marina Regia, Soprintendenza del Mare e di Giuseppe Cicero, direttore Area Imprese Sicilia di Intesa Sanpaolo. Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, ha poi presentato il report di Srm su Rischi e Opportunità al centro del Mediterraneo. Sono poi seguiti gli interventi di Pierluigi Monceri, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Lazio, Sardegna e Sicilia, sul Quadro macroeconomico regionale e l'evoluzione connessa alla trasformazione degli scenari marittimi, di Vincenzo Cannatella, presidente Autorità Portuale di Palermo su Il sostegno del porto di Palermo e dell'economia del mare per lo sviluppo del territorio, di Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Commercial Director della Grimaldi Group, su Lo sviluppo delle rotte marittime della Sicilia: il caso Grimaldi, di Sebastiano Tusa su Il mare giacimento culturale, di Fabio Mazzola, prorettore Università di Palermo, sui Flussi Globali e competitività regionale e di Alessandro Albanese, presidente Camera di Commercio di Palermo e Amm.re Unico Società Interporti Siciliani, sulla Funzione del Mare e Nuovi Progetti di Sviluppo. Pierluigi Monceri, direttore regionale Intesa Sanpaolo per Lazio, Sardegna, Sicilia: L'analisi di SRM e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell'economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni. Il sistema portuale di Palermo tutto il settore sono già importanti ma presentano ancora grandi possibilità di crescita. Il sistema dei porti siciliani (Catania, Messina-Milazzo, Palermo-Termini Imerese, Augusta)

- segue

nel 2016 ha superato le 64,5 milioni di tonnellate di merci, il dato è il più alto dell'ultimo quadriennio; esso rappresenta il 13,4% del totale nazionale. È importante la componente Oil che supera il 67% del totale. Palermo totalizza 6,8 milioni di tonnellate di merci movimentate. Nel segmento del RO-RO gli scali siciliani sono tra le eccellenze italiane; con quasi 19 milioni di tonnellate l'isola rappresenta il 20% del totale Italia ed oltre il 40% del totale Mezzogiorno. Il traffico ha registrato un aumento del 3% nel 2016 rispetto all'anno precedente. Il Ro-Ro rappresenta l'87% del traffico del Porto di Palermo con circa 6 milioni di tonnellate di veicoli movimentati. Oltre 7.000 navi hanno movimentato merci e/o passeggeri nel porto di Palermo nei primi 11 mesi del 2016 (+14% sullo stesso periodo dell'anno precedente). In termini di passeggeri, invece, i porti siciliani rappresentano oltre il 20% del totale Italia; le stime di fine 2016 parlano di 9,3 milioni di persone; il Porto di Palermo dovrebbe attestarsi sui 2 milioni di passeggeri (+8% sul 2015). Anche in termini di crociere gli scali siciliani hanno intrapreso un percorso di sviluppo importante che li ha portati al raggiungimento di quasi un milione di turisti nel 2016 di cui più della metà sono movimentati nel porto di Palermo.

MOLFETTA PER «ASTENSIONE». IN AULA IL 25 MAGGIO

Al processo «Porto» cambiano 2 giudici

TRANI. Muta di due terzi il collegio che giudicherà i 41 imputati a processo per i presunti illeciti nella costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta. All'annunciata astensione del giudice a latere Lucia Anna Altamura si è aggiunta quella del dottor Lorenzo Gadaleta.

Alla base della decisione il fatto d'aver già valutato alcuni profili del procedimento in qualità di giudice del Tribunale del riesame delle misure reali, nel corso delle indagini interessate dalla vicenda per alcuni sequestri.

Il nuovo collegio si insedierà il 25 maggio, data a cui è stato aggiornato il processo. Resta confermata la successiva udienza del primo giugno, già calendarizzata il primo marzo in apertura di dibattimento. Sarà un collegio tutto al femminile, perché alla presidente Giulia Pavese (l'uni ca restante dell'originaria triade) si aggiungeranno Paola Angela De Santis (che sostituisce la collega Altamura) e Laura Cantore (destinata a sostituire Gadaleta). Avvicinamenti che hanno determinato la breve udienza di mercoledì, tradottasi in un nulla di fatto proprio per consentire il preliminare insediamento del nuovo collegio.

Le questioni che si sarebbero dovute trattare l'altro ieri slittano dunque all'udienza del 25

maggio. A cominciare dall'esame sull'ammissibilità delle richieste di costituzione di parte civile dei Ministeri dell'ambiente e dell'interno, di Legambiente e del Comitato molfettese per la bonifica dell'area del nuovo porto. Poi sarà la volta di diverse eccezioni preliminari, alcune delle quali già sollevate ma disattese dal gup Francesco Messina nell'ambito dell'udienza preliminare che vide la costituzione di parte civile di Comune e Regione e sfociò in 41 rinvii a giudizio, tra cui quello del senatore -ex sindaco Antonio Azzollini.