



INDICE



Primo Piano:

- **Transort Logistic di Monaco** (Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Gli hub italiani devono decollare..." (Il Sole 24 Ore, Il Piccolo)

Genova:

"...la concessione della Darsena a "Saloni Nautici"..."

(The Medi Telegraph)

"...Signorini firma le prime concessioni..." (Il Secolo XIX, Ansa)

"...Terminal Container..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Centrodestra contro la Roncallo..." (La Nazione)

"...Di Sarcina sarà Segretario Generale..." (Normanno, Tempo Stretto, Gazzetta del Sud, Corriere Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph)

Piombino:

"...Il sole 24 Ore attacca Aferpi..." (La Nazione)

Napoli:

"...finte gare e ditte favorite c'è l'inchiesta..." (Il Mattino)

Brindisi:

"...Rafforza controlli in porto..." (Brindisi Report)

"...Crociere e barche per vip..." (Nouvo quotidiano di Puglia)

"...Propeller Club of Brindisi..." (Il Nautilus)

Piombino:

"...Aferpi più vicini alla conferma di Nardi..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

Bari:

"...gli scali pugliesi verso il partenariato..." (Il Sole 24 ore)

Cagliari:

"...5 crociere in un giorno..." (Sardegna Oggi)

Tempo Stretto:

"...la speranza su Gioia Tauro..." (Tempo Stretto)

"...all'AP le aree demaniali..." (Giornale di Sicilia)

"...verso finanziamento approdo temestieri..." (Ansa)

Altre notizie dai Porti Italiani

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Il Corridoio Adriatico-Ionico al Transport Logistic di Monaco

Roma, - Il Corridoio Adriatico-Ionico al centro della discussione in occasione del **Transport Logistic** (Monaco di Baviera, 9-12 maggio), fiera di richiamo internazionale dedicata al trasporto ed alla logistica, grazie a **Rete Autostrade Mediterranee (RAM)**, società *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal Presidente e Amministratore Delegato Antonio **Cancian**. Nell'ambito della manifestazione, RAM sarà promotrice **mercoledì 10 maggio della conferenza "Adriatic Ionian Logistic Corridor"** sullo sviluppo dei collegamenti e dei servizi di Autostrade del Mare nel contesto del mediterraneo orientale, obiettivo del progetto **Adri Up** di cui RAM è partner.

La conferenza **"Adriatic Ionian Logistic Corridor"**: Sarà l'interconnessione il *fil rouge* degli interventi previsti durante la conferenza **"Adriatic Ionian Logistic Corridor"**, che si terrà **mercoledì 10 maggio** alla Fiera Transport Logistic (ore 9, **Messe Munchen – Conference Room B22 – Hall B2**). Un'interconnessione che si attua a diversi livelli – fra modalità di trasporto, fra piani e progetti in ottica di integrazione, fra operatori pubblici e privati – come sarà descritto dai relatori nazionali e internazionali che prenderanno parte alla discussione.

Punto di partenza e modello di riferimento per la discussione sarà la *best practice* di **Adri Up (Adriatic MoS Upgraded Services)**, progetto cofinanziato dal programma europeo CEF, che si pone l'obiettivo di sviluppare le Autostrade del Mare lungo l'asse Italia-Grecia attraverso interventi infrastrutturali nei porti di Ancona e Trieste, nell'Interporto di Trieste e nel retroporto di Igoumentisa, in Grecia.

- segue

La prima sessione della Conferenza, di carattere istituzionale, verterà sulla presentazione delle politiche europee in materia di trasporto marittimo da parte della Commissione Europea, per poi concentrarsi sul contributo che la strategia macro regionale adriatico-ionica EUSAIR è in grado di apportare agli operatori pubblici e privati del settore marittimo e intermodale. Successivamente verranno presentati i risultati e le opportunità, anche finanziarie, del programma di cofinanziamento europeo CEF e, nello specifico, della priorità Autostrade del Mare. A seguire, Konstantinos **Grinias**, Direttore per lo sviluppo dell'Autorità Portuale di Igoumenitsa e Coordinatore di Adri Up, descriverà le azioni previste nell'ambito del progetto.

Una tavola rotonda coinvolgerà in seguito le strutture logistiche partner di Adri Up e gli operatori del mercato interessati dalle azioni chiave previste dal progetto, che saranno chiamati a delineare le proprie prospettive. Interverranno Andrea **Ntais**, Presidente dell'Autorità Portuale di Igoumenitsa; Rodolfo **Giampieri**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale; Zeno **D'Agostino**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale; un rappresentante dell'Interporto di Trieste e degli operatori Grimaldi Lines, Alternative Transport, Kombiverkehr e Superfast Ferries.

Il direttore operativo di RAM, Francesco **Benevolo**, chiuderà i lavori della mattinata, che mirerà a essere un momento operativo di dialogo e confronto volto a integrare le politiche europee e territoriali con le prospettive di mercato, per lo sviluppo del corridoio Adriatico-Ionico e del sistema portuale e logistico nel suo complesso.

Il progetto Adri Up sarà al centro della presenza al Transport Logistic Fair di RAM, che per l'intera durata della manifestazione presso lo **stand B4-411** proporrà momenti individuali di approfondimento sul progetto.

- segue

Il progetto Adri Up e il Corridoio Adriatico-Ionico: prevede la progettazione per l'upgrading delle infrastrutture ferroviarie interne al porto e per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Pax nel porto di Ancona; la ristrutturazione funzionale e tecnica del Molo VI nel porto di Trieste; l'elettificazione e il miglioramento del punto di accesso dei collegamenti ferroviari e l'estensione ricettiva del retroporto di Ferneti; la costruzione e lo sviluppo delle connessioni stradali del retroporto di Igoumenitsa.

Tali interventi renderanno più efficienti le connessioni tra porti e hinterland, aumenteranno la capacità negli scali portuali e la sostenibilità delle rotte marittime che interessano i nodi logistici dell'Adriatico-Ionio, mettendo in connessione 4 corridoi centrali della rete transeuropea dei trasporti: lo Scan-Med, il Bac, il Med e l'Orient-East Med.

Il corridoio intermodale adriatico-ionico è tra i più utilizzati per il traffico merci all'interno dell'area del Mediterraneo Orientale: il miglioramento delle infrastrutture portuali e retroportuali previsto dal progetto Adri Up consentirà la concentrazione dei flussi di traffico, con un conseguente aumento della capacità portuale, dell'integrazione logistica e della rimozione dei colli di bottiglia. Il progetto favorirà inoltre la cooperazione tra i porti, essenziale per la creazione di un collegamento efficiente, sostenibile e integrato.

Le infrastrutture. Sulla carta i porti di Trieste e Venezia sono in pole position ma nessuno stanziamento è stato fatto

Gli hub italiani devono ancora decollare

Micaela Cappellini

■ Gli snodi italiani lungo la Nuova Via della Seta? Quali saranno, chi li realizzerà e con quali finanziamenti è ancora presto per dirlo. Al momento l'unico vero candidato, ma solo sulla carta, è il porto di Trieste - in accoppiata o meno con Venezia - in quanto parte del sistema portuale nord-adriatico "Napa" che comprende anche Capodistria, in Slovenia, e Fiume in Croazia. Per il resto, One Belt One Road è un'opportunità nella mente del governo italiano, ancora tutta da progettare.

La Nuova Via della Seta è citata più volte nell'allegato Infrastrutture del Def 2017, così come nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, con le sue linee guida al 2020 e al 2030. L'Italia, a onor del vero, ha fatto e continua a fare pressing durante tutte le missioni ufficiali in Cina, non ultima quella guidata dal presidente Mattarella dello scorso febbraio, presente il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che ha promosso le candidature di Genova e Trieste a porti strategici. Ma se il progetto One Belt One Road di suo ha poche certezze - e molte velleità - le sue tappe italiane ne hanno ancora meno.

«Dei due tracciati della Nuova

Via della Seta per collegare la Cina all'Europa, quello marittimo e quello terrestre, l'Italia rientra soltanto nella rotta via mare ed è solo qui che può giocare la sua partita», ricorda in primo luogo il professor Romeo Orlandi, economista, sinologo e vicepresidente dell'Associazione Italia-Asean; anche lui sarà al Forum di Pechino domenica, relatore per la sezione Global Think Thank della kermesse dedicata al piano One Belt One Road. Il capitolo degli investimenti ferroviari insomma non passa da noi, ma attraverso la Russia e le ex repubbliche sovietiche, per poi arrivare in Germania.

I porti di Venezia-Trieste (con Fiume e Capodistria) tra il 2006 e il 2014 hanno raddoppiato la propria capacità di traffico container, oggi intorno ai 2 milioni di Teu. L'obiettivo del governo italiano è di portare questi porti - che si trovano lungo due dei più importanti Corridoi europei - a una capacità di 6 milioni di Teu entro il 2030. Sul piatto però, al momento, tra investimenti marittimi e ferroviari riconducibili a questo cluster, l'Italia ha stanziato meno di 3 miliardi di euro.

«Il governo italiano ha sostanzialmente manifestato a Pechino la propria disponibilità a sviluppare i porti italiani, nell'ambito

del progetto One Belt One Road, a fronte di investimenti cinesi», spiega il professor Giuliano Noci, prorettore per la Cina del Politecnico di Milano, anch'egli in partenza per il Belt and Road Forum di Pechino di domenica e lunedì prossimi. «Non dimentichiamo che sulla Nuova Via della Seta la Cina è pronta a investire miliardi, sia attraverso la banca multilaterale di sviluppo Aib, che attraverso le linee di credito sviluppate ad hoc da alcune grandi banche cinesi».

Credit Suisse ha stimato che per la Nuova Via della Seta la Cina è pronta a investire oltre 500 miliardi di dollari. Da sola, l'Asian Infrastructure Investment Bank ha un plafond di 100 miliardi: ma dal 2016 a oggi ha approvato solo 12 progetti, nessuno dei quali in Italia. Mentre il Silk Road Fund, partecipato dai colossi bancari di Pechino, con un capitale a disposizione di 40 miliardi di dollari, dal 2014 a oggi ha investito negli Emirati, in Egitto, in Pakistan, in Russia e in Kazakistan; in Italia è arrivato, ma solo per sostenere ChemChina nell'operazione Pirelli.

Mentre i finanziamenti diretti alle infrastrutture italiane sono ancora tutti da costruire, le opportunità di business per le im-

prese italiane all'estero sono già pronte per essere colte: «Lungo il percorso terrestre della Nuova Via della Seta - ricorda Noci - soprattutto nelle ex Repubbliche sovietiche, si è già cominciato a investire nell'ammodernamento delle infrastrutture. E queste, per le nostre aziende, sono tutte occasioni di commesse». «Oltre alle costruzioni - aggiunge Orlandi - per l'Italia si apre anche la prospettiva di intercettare i flussi finanziari provenienti dall'Asia, e in particolare gli investimenti nelle nostre aziende più strategiche: sono capitali importanti sia per crescere che per sbarcare sui mercati consumer dell'Estremo oriente».

E i concorrenti dell'Italia lungo la Via della Seta? Per una volta, non sono le solite Germania e Francia: «Il traffico mercantile via mare arriva nel Mediterraneo attraverso Suez - ricorda Orlandi - ecco perché il nostro primo concorrente è il Pireo, dove la cinese Cosco ha già fatto abbondante shopping: da lì le merci arriveranno velocemente in Germania grazie ai maxi-investimenti logistici di Pechino in Ungheria. Ma anche alcuni scali nordafricani sono in ascesa, come ad esempio il porto egiziano di Damietta».

di MICHAELA CAPPELLINI

100 miliardi \$

Il plafond dell'Aiib
Dei 12 progetti per la Via della Seta
finanziati a oggi, nessuno è in Italia

- segue

La mappa

Il mercato dei capannoni nelle principali aree produttive del Paese. I prezzi e i canoni

CITTÀ	Prezzo	NUOVO Canone	Rendimento	Prezzo	USATO Canone	Rendimento
Bergamo	630-750	39-50	6,4%	440-625	34-40	6,9%
Bologna	685-775	45-50	6,5%	480-610	37-42	7,2%
Genova	675-910	47-60	6,8%	530-660	36-46	6,9%
Milano	655-800	45-55	6,9%	550-665	40-50	7,4%
Novara	485-595	38-44	7,6%	390-470	30-37	7,8%
Padova	665-815	41-50	6,1%	485-625	37-40	6,9%
Parma	620-670	39-43	6,4%	395-590	29-37	6,7%
Placenza	510-655	37-43	6,9%	415-530	30-35	6,9%
Rimini	650-727	40-46	6,2%	460-575	32-40	7,0%
Rivaltà Scrivia	540-685	35-43	6,4%	440-575	32-37	6,8%
Rovigo	475-560	36-43	7,6%	370-475	29-35	7,6%
Torino	585-725	40-49	6,8%	450-560	34-40	7,3%
Tranto	730-860	45-55	6,3%	560-705	32-41	5,8%
Udine	570-700	39-46	6,7%	440-670	29-35	5,8%
Venezia	645-730	40-50	6,5%	465-615	34-40	6,9%
Verona	590-730	40-48	6,7%	450-585	34-40	7,1%

Fonte: Elaborazione: Economia del Concreto sul del World Capital, prezzi medio/mq, canoni euro/mq/anno

Il trend

Il mercato dei capannoni a Milano e provincia. Primo semestre 2009 base 100

Canoni Locazione



Prezzi vendita



Dati riferiti alla fine del I semestre di ogni anno

Fonte: World Capital

continua

Il Piccolo

I Giovani di Confindustria Venezia Giulia a confronto sulla nuova "Via della seta"

La nuova "via della Seta", il suo senso per le prospettive dello sviluppo economico in Europa, Italia e in Fvg sono stati al centro dell'incontro promosso dal Gruppo Giovani Imprenditori di Confindustria Venezia Giulia, durante il quale l'uscente Carlo Ranalletta Felluga, ha passato il testimone al nuovo presidente Michele Da Col. Alla tavola rotonda sono intervenuti Massimo Galani, direttore generale per mondializzazione e questioni globali del ministero dello Sviluppo economico, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e presidente di Assoporti e Sergio Bolzonello, vicepresidente e assessore alle attività produttive del Fvg. D'Agostino ha evidenziato come i cinesi «abbiano una visione chiara e altrettanto deve avere l'Italia tutta». Bolzonello ha sottolineato fra l'altro che «il Fvg non può e non deve, come peraltro ogni regione italiana, presentarsi da solo di fronte alle sfide internazionali connesse alla via della seta e non solo. Serve sempre di più una logica di sistema, di fronte a un progetto che riguarda ben 65 paesi, 4,4 miliardi di persone (66% della popolazione mondiale) che rappresenta il 29% della produzione mondiale».

Genova, la concessione della Darsena a "Saloni Nautici" fino a fine anno

Genova - L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale ha respinto le cinque proposte presentate per la gestione della Darsena nautica dell'ex Fiera di Genova.



Genova - L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale ha respinto le cinque proposte presentate per la gestione della Darsena nautica dell'ex Fiera di Genova. Il comitato di gestione ha deciso oggi di **congelare la situazione prorogando la concessione a Saloni nautici fino a fine anno in modo che possa organizzare l'edizione 2017 del Salone nautico, ma non oltre**. E intanto l'Autorità portuale continua a cercare una soluzione per valorizzare gli spazi tutto l'anno. «Ad oggi non siamo riusciti ad avere fra i soggetti istituzionali responsabili del compendio, cioè noi per gli spazi a mare, il Comune per quelli a terra e la Regione come ente finanziatore del salone, e i soggetti dell'imprenditorialità un'intesa soddisfacente per utilizzare l'area per tutto l'anno e non solo per i venti giorni del salone nautico. È l'evento più importante a Genova, ma il compendio va valorizzato tutto l'anno» **dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell'autorità spiegando la decisione**.

«In questi mesi continueremo a cercare un'intesa, ma in mancanza di accordi soddisfacenti, procederemo con nostri provvedimenti a valorizzare le aree demaniali marittime. Non possiamo continuare a sottoutilizzare i beni dell'Autorità», **commenta Signorini**. Le istanze erano state presentate da Saloni nautici, Fiera, Marina Fiera, Amico, Campanella.

AUTHORITY

Genova-Savona, Signorini firma le prime concessioni

GENOVA. «Abbiamo sbloccato il dossier sulle concessioni che da lungo tempo aspettava una soluzione» annuncia il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini al termine della riunione del Comitato di gestione. Approvata l'estensione delle concessioni dei terminal Sech (fino al 2045), Spinelli (2054) e San Giorgio (2030) e anche le linee guida per l'assegnazione al Consorzio Bettolo (65% Msc e 35% Gip) della concessione per il terminal di Calata Bettolo che sarà pronto nel 2019 per 33 anni. L'unico «no» è arrivato per il Terminal Rinfuse, che chiedeva una proroga a partire dal 2020. «Abbiamo negato la proroga a causa del precario stato di salute gestionale finanziaria del terminal e di un parziale utilizzo di queste aree» sottolinea Signorini. Officializzata anche la nomina a segretario generale di Marco Sanguineri, 55 anni, attuale direttore pianificazione dell'ente, che dal 15 maggio prenderà il posto di Sandro Carena. La concessione della Darsena nautica a I Saloni Nautici è stata prorogata fino a fine anno.

Porto Genova: sì a proroghe per tre terminal, no a Rinfuse

Primo via anche per calata Bettolo. Sanguineri segretario



(ANSA) - GENOVA, 08 MAG - "Abbiamo sbloccato il dossier sulle concessioni che da lungo tempo aspettava una soluzione" annuncia il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini al termine della riunione del Comitato di gestione. Approvata l'estensione delle concessioni dei terminal Sech (fino al 2045), Spinelli (2054) e San Giorgio (2030) e anche le linee guida per l'assegnazione al Consorzio Bettolo (65% Msc e 35% Gip) della concessione per il terminal di Calata Bettolo che sarà pronto nel 2019 per 33 anni. L'unico "no" è arrivato per il Terminal Rinfuse, che chiedeva una proroga a partire dal 2020. "Abbiamo negato la proroga a causa del precario stato di salute gestionale finanziaria del terminal e di un parziale utilizzo di queste aree" sottolinea Signorini.

L'80% della società Terminal Rinfuse Genova che gestisce il terminal è appena stato ceduto da Italiana Coke per l'80% a Spinelli e Msc, ma L'Autorità portuale non è stata informata in anticipo e anche per evitare che avvengano simili episodi in futuro, nel nuovo regolamento concessorio approvato oggi "si prevede che ogni mutamento negli assetti di controllo di un terminalista debba essere autorizzato dall'Autorità di sistema portuale" sottolinea Signorini, mentre finora l'ente è stato "spettatore". Ufficializzata anche la nomina a segretario generale di Marco Sanguineri, 55 anni, attuale direttore pianificazione dell'ente, che dal 15 maggio prenderà il posto di Sandro Carena.

Tornando ai rinnovi che hanno ottenuto il via libera "il messaggio di fondo è sbloccare celermente gli investimenti dei privati con le proroghe e mettere a valore un grosso investimento pubblico su Calata Bettolo, dove poi ci saranno gli investimenti dei privati" dice Signorini. In tutto gli investimenti privati ammontano a 350 milioni di euro, di cui 121 milioni Sech, 182 milioni Spinelli, 29 milioni Terminal San Giorgio, investimenti in infrastrutture, gru, armamento piazzali, impianti fissi. Per realizzare Bettolo l'Autorità di sistema ha già investito 230 milioni, compresi i dragaggi, inoltre ci sono altri 71 milioni di euro previsti per la messa in funzione.

PARLA L'IMPRENDITORE CHE PER PRIMO HA INVESTITO SUL NUOVO TERMINAL CONTAINER DI GENOVA

«Calata Bettolo? Una scommessa vinta con quindici anni di ritardo»

Negri: «Spero sia pronto nel 2019. All'inizio le grandi navi non potranno arrivare»

IL COLLOQUIO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Tra pochi anni, all'inizio del 2020, quando anche Calata Bettolo entrerà in funzione, il porto di Genova avrà spazi per movimentare almeno altri 500 mila teu: «Sommando anche il traffico del Sech arriviamo a 800 mila teu, ma si può pensare anche al milione di contenitori: Msc ha chiuso l'operazione sul Rubattino (l'acquisizione con Spinelli dell'80% del Terminal Rinfuse di Genova, ndr) e può aggiungere così altri 50 mila metri. Non sono pochi».

Luigi Negri quegli spazi li conosce a memoria: ha guidato il Sech sino alla cessione delle quote avvenuta a inizio anno; con Gianluigi Aponte ha dato vita al Consorzio Bettolo a cui il board dell'Authority concederà oggi una concessione di 33 anni, come anticipato nell'intervista al *Secolo XIX/The Meditelegraph* dal presidente Autorità di sistema Paolo Signorini. «Non sono però in pensione» spiega Negri, che ha venduto a fondi di investimento le quote detenute nel Sech e che ora si occupa sempre di porto con la società di logistica Logtainer («Va che è un treno...»); semmai l'imprenditore genovese ha le mani più libere rispetto a prima. Per questo spiega che il rischio overcapacity per Genova esiste, ma è «tutta colpa del terminal di Vado». Il ragionamento di Negri è più complesso e parte proprio da Bet-

tolo: «Signorini ha fatto bene a dire che il terminal deve partire il prima possibile. Io spero che la data sia il 2019, come peraltro avevo previsto. Bisogna partire però con le navi che il terminal può accogliere attualmente: vuol dire che difficilmente potranno attraccare portacontainer con capacità oltre i 14 mila teu». Quindi in un primo momento niente megaships: nessuna portacontainer da 18 mila teu potrebbe infatti attraccare su quella banchina. «Anche con le 14 mila teu comunque dipenderà molto da cosa dicono piloti e Capitaneria». Le grandi portacontainer potranno arrivare con la nuova diga, l'altra opera che Signorini vuole portare a termine e almeno impostare nel suo mandato. Il predecessore dell'attuale presidente, Luigi Merlo, oggi dirigente del gruppo Msc, era invece convinto che l'operatività potesse arrivare già nel 2016 e che le grandi portacontainer sarebbero state in grado di attraccare su quella banchina del porto di Sampierdarena: «Non credo sia stata malfede - dice Negri - penso fosse una previsione dettata dalla speranza. Ma io l'ho sempre sostenuto che Bettolo avrebbe aperto nel 2019: è anche una data simbolica, perché segna esattamente 15 anni di ritardo». Ecco l'altro punto: i costi e i tempi di quel terminal. «È costato molto. Certo, ci sono stati anche diversi problemi nella realizzazione, ma se ci metti 15 anni a fare un'opera è chiaro che i costi lievitano. Per questo è bene che adesso parla il prima possibile». Una volta che la strut-

tura sarà operativa, stando a quanto dice Negri, Bettolo e Sech avranno una capacità pari a 1 milione di teu. Ma la merce per riempire quegli spazi arriverà? «È una bella domanda... Penso comunque di sì: Msc porterà a Bettolo le proprie navi e il traffico si redistribuirà tra i diversi terminal di Genova e anche tra gli scali del Tirreno ci sarà uno spostamento di volumi». Una volta arrivati, i container poi dovranno anche uscire, ma quello è compito dell'Autorità portuale che sta preparando un piano perché all'operatività sul mare coincida anche quella di terra. Il rischio, per Negri, è comunque quello dell'overcapacity: tanto spazio a disposizione, poca merce. «Secondo me, se mettiamo assieme La Spezia, Genova e Savona, abbiamo più offerta che richiesta». Per colpa di chi? «Francamente: l'operazione di Vado è tirata per i capelli. È fatta per motivi che non capisco, è stata un'operazione sbagliata: non c'è spazio». Negri è netto: il terminal contenitori di Vado non avrà successo: «Ai cinesi gliel'avevo anche spiegato. Basta pensare ai costi superiori rispetto a Genova». Il terminal oggi è partecipato al 49% da Cosco shipping ports e Qindao ports, mentre la maggioranza è ancora nelle mani del gruppo Maersk. Secondo le previsioni dovrebbe entrare in servizio tra il 2018 e il 2019, proprio in contemporanea con Bettolo: ecco perché quella data sarà l'anno zero della portualità ligure.

www.themeditelegraph.it

Il centrodestra contro la Roncallo «Espressione di una parte del Pd»

La dirigente dell' Ap nel mirino per la nomina del segretario: «Atto arrogante»

di ANNA PUCCI - LA SPEZIA - IL COMITATO di gestione e la presidente dell' Autorità di sistema portuale annunciano la nomina del nuovo segretario generale e dal candidato sindaco del centrodestra arriva un giudizio al vetriolo: «Un atto di arroganza politica e istituzionale». Venti di tempesta si annunciano sui vertici del porto, visto che la candidatura di Peracchini è espressione, tra gli altri, del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. Ma andiamo con ordine. Ieri il comitato di gestione dell' Authority (ancora orfano del rappresentante della Regione Toscana, indicato nel dirigente Enrico Becattini ma non ancora formalizzato) si è riunito per nominare segretario generale, per i prossimi quattro anni, Francesco Di Sarcina, nome indicato dalla presidente e fino a oggi segretario generale del porto di Messina. «Non conoscevo personalmente Di Sarcina - ha spiegato Roncallo - ho scelto sulla base del curriculum e dei colloqui che ho avuto con lui come con altri. Senza condizionamenti politici. Sono convinta che sia la scelta giusta, ho

cercato una figura tecnica che avesse già svolto le funzioni di segretario». Lui, Di Sarcina, ha spiegato che entrerà in servizio il 22 maggio: il tempo di chiudere il rapporto di lavoro a Messina, e poi si trasferirà alla Spezia. Ieri il primo giro sia nello scalo spezzino che in quello di Marina di Carrara. La nomina, va detto, è stata fatta dal Comitato di gestione all' unanimità, con il consenso, dunque, anche dell' ammiraglio Roberto Camerini, rappresentante della Regione Liguria guidata dal centrodestra di Toti.

MA A STRETTO giro, pochi minuti dopo il termine della conferenza stampa in via del Molo, è arrivata, sferzante, la stroncatura firmata da Pierluigi Peracchini: «La nomina del nuovo segretario generale dell' Autorità di sistema del porto della Spezia e di Marina di Carrara, giunta dopo mesi di attesa, va letta chiaramente come un atto di arroganza politica e istituzionale compiuta a dispetto di quanto svolto dagli operatori e dai lavoratori del porto spezzino dalla liberalizzazione delle banchine in poi». Poi Peracchini rincara la dose, con un attacco diretto alla presidente, giudicata poco meno che una "costola" del Partito democratico: «Dopo la nomina alla presidenza di una tecnica genovese, scelta da una parte del Pd, quale l' architetto Roncallo - scrive l' esponente di punta del centrodestra lanciato alla conquista del Comune spezzino -, oggi con la nomina dell' ingegner Francesco Di Sarcina è stato scelto, nel pieno della campagna elettorale amministrativa, un uomo che alla sicura esperienza unisce l' assoluta estraneità alla comunità portuale che ha fatto del porto della Spezia un caso di successo nazionale e internazionale. Da oggi - conclude caustico Peracchini - il porto parlerà un dialetto genovese-siciliano, a dispetto dei molti manager spezzini che avrebbero avuto le carte in regola, e non solo il lessico, per interpretare le esigenze della città e del suo porto».

ANNA PUCCI

Porto, Peracchini contro la Roncallo: «Espressione di una parte del Pd» - Cronaca - lanazione.it

Porto, Peracchini contro la Roncallo:

«Espressione di una parte del Pd»

Porto, Peracchini contro la Roncallo: «Espressione di

una parte del Pd»

La presidenza nel mirino del

centrodestra per la nomina del segretario:

«Atto arrogante» di ANNA PUCCI

Francesco Di Sarcina e Carla Roncallo

Francesco Di Sarcina e Carla Roncallo

4 min

La Spezia, 9 maggio

2017 - IL COMITATO di gestione e la

presidente dell' Autorità di sistema portuale

annunciano la nomina del nuovo segretario

generale e dal candidato sindaco del

centrodestra arriva un giudizio al vetriolo: «Un

atto di arroganza politica e istituzionale». Venti

di tempesta si annunciano sui vertici del porto,

visto che la candidatura di Peracchini è

espressione, tra gli altri, del presidente della

Regione Liguria, Giovanni Toti. Ma andiamo

con ordine. Ieri il comitato di gestione dell'

Authority (ancora orfano del rappresentante

della Regione Toscana, indicato nel dirigente

Enrico Becattini ma non ancora formalizzato)

si è riunito per nominare segretario generale,

per i prossimi quattro anni, Francesco di

Sarcina, nome indicato dalla presidente e fino

a oggi segretario generale del porto di

Messina. «Non conoscevo personalmente Di

Sarcina - ha spiegato Roncallo - ho scelto

sulla base del curriculum e dei colloqui che ho avuto con lui come con altri. Senza condizionamenti

politici. Sono convinta che sia la scelta giusta, ho cercato una figura tecnica che avesse già svolto le

funzioni di segretario». Lui, Di Sarcina, ha spiegato che entrerà in servizio il 22 maggio: il tempo di

chiudere il rapporto di lavoro a Messina, e poi si trasferirà alla Spezia. Ieri il primo giro sia nello scalo

spezzino che in quello di Marina di Carrara. La nomina, va detto, è stata fatta dal Comitato di gestione

all' unanimità, con il consenso, dunque, anche dell' ammiraglio Roberto Camerini, rappresentante della

Regione Liguria guidata dal centrodestra di Toti. MA A STRETTO giro, pochi minuti dopo il termine della

conferenza stampa in via del Molo, è arrivata, sferzante, la stroncatura firmata da Pierluigi Peracchini:

«La nomina del nuovo segretario generale dell' Autorità di sistema del porto della Spezia e di Marina di

Carrara, giunta dopo mesi di attesa, va letta chiaramente come un atto di arroganza politica e

istituzionale compiuta a dispetto di quanto svolto dagli operatori e dai lavoratori del porto spezzino dalla

liberalizzazione delle banchine in poi». Poi Peracchini rincara la dose, con un attacco diretto alla

presidente, giudicata poco meno che una "costola" del Partito democratico: «Dopo la nomina alla

presidenza di una tecnica genovese, scelta da una parte del Pd, quale l' architetto Roncallo - scrive l'

- segue

esponente di punta del centrodestra lanciato alla conquista del Comune spezzino -, oggi con la nomina dell'ingegner Francesco Di Sarcina è stato scelto, nel pieno della campagna elettorale amministrativa, un uomo che alla sicura esperienza unisce l'assoluta estraneità alla comunità portuale che ha fatto del porto della Spezia un caso di successo nazionale e internazionale. Da oggi - conclude caustico Peracchini - il porto parlerà un dialetto genovese-siciliano, a dispetto dei molti manager spezzini che avrebbero avuto le carte in regola, e non solo il lessico, per interpretare le esigenze della città e del suo porto». Ricevi le news della tua città!scriviti.

Autorità Portuale, Di Sarcina sarà il segretario dell' Authority del mar Ligure orientale

Il segretario generale dell' Autorità Portuale, Francesco Di Sarcina, lascerà Messina. Dal 22 maggio, per lui, si apriranno le porte dell' Authority del mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara) , dove ricoprirà sempre il ruolo di segretario generale. Ad annunciarlo è lo stesso Di Sarcina: "Sapete tutti quanta passione io metta nel mio lavoro e dal 2004 in Autorità Portuale non mi sono mai risparmiato nei vari ruoli di responsabilità che ho avuto. Ma, evidentemente, la vita ti porta a dover seguire strade nuove e diverse, e per certi versi imprevedibili, e così accadrà anche a me. Vi informo infatti che dal 22 maggio assumerò l' incarico di Segretario generale della Adsp del mar Ligure orientale (per intenderci La Spezia e Marina di Carrara). È una sfida nuova, per certi versi simile e per altri completamente diversa, che affronterò per quattro anni con lo spirito di rigenerazione che deve accompagnarci sempre nella nostra vita. Preciso che non è una fuga ma semplicemente la conseguenza di essere "sul mercato" , nel mondo marittimo nazionale, ed anzi credo sia un privilegio che da altre parti d' Italia abbiano pensato a me per questo incarico".

politica

Di Sarcina nominato segretario generale dell' Authority del mar Ligure

L' Autorità portuale perde una delle figure chiave che ha contribuito in maniera determinante a farne una realtà competitiva e presente nel territorio. Il segretario generale Francesco Di Sarcina lascia infatti Messina per andare a ricoprire il ruolo di segretario generale della nuova Authority del mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara). Il giusto riconoscimento a chi ha ben operato. Di Sarcina resterà a Messina fino a fine maggio per poi assumere il nuovo ruolo. Lo ha comunicato con una nota inviata nel pomeriggio. "Sapete tutti quanta passione io metta nel mio lavoro e dal 2004 in Autorità Portuale non mi sono mai risparmiato nei vari ruoli di responsabilità che ho avuto. Ma, evidentemente, la vita ti porta a dover seguire strade nuove e diverse, e per certi versi imprevedibili, e così accadrà anche a me. Vi informo infatti che dal 22 maggio assumerò l' incarico di Segretario generale della Adsp del mar Ligure orientale (per intenderci La Spezia e Marina di Carrara). È una sfida nuova, per certi versi simile e per altri completamente diversa, che affronterò per quattro anni con lo spirito di rigenerazione che deve accompagnarci sempre nella nostra vita. Preciso che non è una fuga ma semplicemente la conseguenza di essere "sul mercato", nel mondo marittimo nazionale, ed anzi credo sia un privilegio che da altre parti d' Italia abbiano pensato a me per questo incarico". I migliori auguri della redazione di Tempostretto per il prestigioso incarico, resta invece l' amarezza per le sorti di un' AP, quella di Messina, che sembrano non interessare più alla classe politica in tutt' altre faccende affaccendata. La nomina di Di Sarcina per un ruolo di vertice in un' Autorità di sistema sulla quale il governo punta molto è la prova che l' AP dello Stretto non deve essere umiliata e accorpata con una realtà, quella di Gioia Tauro che rischia di diventare un "cappio" al collo.

Andrà a La Spezia

Di Sarcina lascia l' **Autorità Portuale** di Messina

Francesco Di Sarcina lascia l'**Autorità Portuale** di Messina. È stato scelto per il ruolo di segretario generale della **Autorità** di Sistema del mar Ligure orientale, con sede a La Spezia, e come quella che dovrebbe nascere a cavallo dello Stretto, biregionale, perché comprende anche l' ambito di Marina di Carrara. Una chiamata quella della presidente Carla Roncallo che si è concretizzata ieri quando è stato formalizzato l' accordo.

Francesco Di Sarcina, ingegnere cinquantenne, da quattro anni e mezzo era segretario generale dell' Ap di Messina. Dal 2004 è dipendente dell' ente di via Vittorio Emanuele.

«È una sfida nuova, per certi versi simile e per altri completamente diversa, che affronterò per quattro anni con lo spirito di rigenerazione che deve accompagnarci sempre nella nostra vita - ha detto Di Sarcina. Non è una fuga ma semplicemente la conseguenza di essere "sul mercato" , nel mondo marittimo nazionale, ed anzi credo sia un privilegio che da altre parti d' Italia abbiano pensato a me per questo incarico».

Nelle intenzioni di Di Sarcina c' è quello di accompagnare l' altro suo grosso incarico, quello di responsabile del procedimento per la costruzione del porto di Tremestieri, fino alla firma del contratto, per non spezzare la continuità di azione in una vicenda già intricata.

Ma l' ultima parola, in questo caso, sarà del sindaco.

Di Sarcina nominato segretario generale di Spezia e Marina di Carrara

LA SPEZIA - Nominato all'unanimità dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, su proposta del Presidente Carla Roncallo, il nuovo Segretario Generale dell'Ente, Ing. Francesco Di Sarcina. *"Si tratta di una figura di alto profilo tecnico, sulla quale ha prevalso una valutazione strettamente legata alle competenze e capacità senza alcun condizionamento politico" ha dichiarato la Presidente. "Sono arrivata a ricoprire questo incarico in un momento molto complicato e penso che la scelta di Francesco Di Sarcina sia la più opportuna. Chiedo a tutti di lasciarci lavorare e giudicarci dai fatti. Il nostro obiettivo è rendere il sistema portuale di La Spezia e Carrara più forte e competitivo" ha poi aggiunto. "Entrambi saremo sempre disponibili all'ascolto di chiunque lavori in questa grande comunità del nostro sistema portuale, la cui economia, anche grazie alle nuove opportunità che la riforma offre, non potrà che crescere nei prossimi anni" ha infine concluso Roncallo.*

Francesco Di Sarcina ha ricoperto il ruolo di dirigente Tecnico all'Autorità Portuale di Messina per diversi anni e nell'ultimo quadriennio è stato segretario generale della stessa Autorità. Dal marzo 2013 è inoltre membro della Commissione Intermodalità e Logistica di ESPO (European Sea Port Organization), in rappresentanza dell'organizzazione italiana dei Porti (Assoporti). Dottore in Ingegneria Civile e specializzazione in ingegneria strutturale, geotecnica, infrastrutturale, Francesco Di Sarcina rimarrà in carica come Segretario Generale per quattro anni. Vanta una significativa esperienza maturata nei settori, strategici per l'attività dell'Ente, dell'economia dei trasporti e della pianificazione portuale e pertanto ha senz'altro le necessarie competenze per rivestire al meglio il ruolo che gli è stato attribuito.

Porti: Spezia, Di Sarcina è il nuovo segretario generale

Arriva dopo anni di lavoro all'Autorità di Messina



(ANSA) - LA SPEZIA, 8 MAG - Francesco Di Sarcina è il nuovo segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale che comprende i porti della Spezia e di marina di Carrara. Lo ha nominato all'unanimità il Comitato di gestione dell'ente su proposta del presidente Carla Roncallo. Di Sarcina ha ricoperto il ruolo di dirigente tecnico all'Autorità portuale di Messina per diversi anni e nell'ultimo quadriennio è stato segretario generale della stessa Autorità. Dal marzo 2013 è membro della Commissione intermodalità e logistica di ESPO (European Sea Port Organization), in rappresentanza di Assoporti. L'ingegner Di Sarcina, con specializzazione, in ingegneria strutturale, geotecnica, infrastrutturale, rimarrà in carica quattro anni: ha esperienza in economia dei trasporti e della pianificazione portuale.

"Ha prevalso una valutazione strettamente legata alle competenze e capacità senza alcun condizionamento politico - ha dichiarato Roncallo - Sono arrivata a ricoprire questo incarico in un momento molto complicato e penso che la scelta di Francesco Di Sarcina sia la più opportuna. Chiedo a tutti di lasciarci lavorare e giudicarci dai fatti. Il nostro obiettivo è rendere il sistema portuale di La Spezia e Carrara più forte e competitivo. Entrambi saremo sempre disponibili all'ascolto di chiunque lavori in questa grande comunità del nostro sistema portuale".

La Spezia-Carrara, Di Sarcina nominato segretario

La Spezia - Confermata l'anticipazione del MediTelegraph. È stato nominato all'unanimità dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale.



La Spezia - Confermata l'anticipazione del MediTelegraph. È stato nominato all'unanimità dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, su proposta del presidente Carla Roncallo, il nuovo segretario generale **Francesco Di Sarcina**. «Si tratta di una figura di alto profilo tecnico, sulla quale ha prevalso una valutazione strettamente legata alle competenze e capacità senza alcun condizionamento politico» ha fatto sapere la presidente in una nota.

Francesco Di Sarcina ha ricoperto il ruolo di dirigente tecnico all'Autorità portuale di Messina per diversi anni e nell'ultimo quadriennio è stato segretario generale della stessa Autorità. Dal marzo 2013 è inoltre membro della Commissione Intermodalità e Logistica di Espo (European Sea Port Organization), **in rappresentanza dell'organizzazione italiana dei Porti (Assoporti)**.

PIOMBINO

«PRODUZIONE FERMA»

«ALL'INIZIO DEL 2015 AVEVAMO IL TRENO VERGELLA CHE PRODUCEVA CIRCA 300MILA TONNELLATE E IL TRENO BARRE CHE NE PRODUCEVA ALTRE 150MILA», SPIEGA L'INGEGNER MOTTO. «ADESSO SONO FERMI»

«Rebrab farà leva sui 2200 operai» Il «Sole 24 Ore» attacca Aferpi

Una lunga disamina sulla situazione «fallimentare» delle Acciaierie

- PIOMBINO -

«FINE annunciata per la ex Lucchini». Non è la prima volta che il quotidiano di Confindustria, il «Sole 24 Ore» traccia un ritratto devastante della situazione delle Acciaierie di Piombino, ma ora lo fa sulla base degli ultimi sviluppi della situazione, compresa la lettera di risposta di Rebrab al ministro Calenda. La disamina del «Sole», pubblicata ieri, è molto lunga e riassume anche una serie di fatti già noti a Piombino. La tesi portata avanti dallo speciale è che Rebrab possa essere in grado di far ripartire la fabbrica. Piuttosto nell'articolo si ri-



ATTESA I lavoratori delle Acciaierie aspettano il pronunciamento del ministero sulla risposta di Rebrab

IL COMMISSARIO
Secondo il quotidiano di Confindustria Nardi ha percepito oltre 2 milioni

portano alcune dichiarazioni dell'ex amministratore delegato Franco Azzi che, se aderenti alla realtà, introducono un oggettivo elemento di preoccupazione. «E cosa pensa di fare Rebrab - scrive il Sole 24 Ore - per evitare il potenziale disastro? Al Sole 24 Ore ha scelto di non rispondere. Ma ai dirigenti di Aferpi non ha esitato a spiegare la sua strategia: mettere il Governo sotto scacco sociale. Per convincere Roma a intervenire, lui conta su 2.200 persone che scendono in piazza. Sa infatti che l'azienda non potrebbe sopravvivere a una lunga disputa legale che deriverebbe dalla rescissione del contratto di cessazione degli impianti. Perché si continuerebbero a perdere fornitori e

quote di mercato fino a un punto di non ritorno», ci dice Fausto Azzi, l'ultimo degli amministratori di Aferpi a essere dimissionato da Rebrab.

SE IL GOVERNO dovesse continuare a rifiutarsi di offrire garanzie finanziarie dirette o indirette (nel corso di questi due anni Rebrab ha sperato su Sace e su Cassa depositi e prestiti), l'algerino punta a recuperare parte dei 100 milioni finora investiti a Piombino. «Ridatemi i soldi e me ne torno in Algeria», ci risulta abbia detto ai suoi interlocutori.

Il Sole inoltre riporta le parole dell'ingegner Giovanni Motto, con



Tredici milioni dall'Inps

Al Sole 24 Ore risulta che «tra il gennaio 2016 e il febbraio 2017, Aferpi abbia comunicato all'Inps 1.912.746 ore di solidarietà, per le quali ha ricevuto 13.289.859 euro. Provenienti appunto dalle casse dell'Inps e non di Rebrab».

40 anni di esperienza siderurgica che il commissario Nardi aveva voluto al proprio fianco come consulente tecnico. «Mi sono reso conto che non capiva nulla di siderurgia quando mi ha chiesto di spostare di 300 metri l'altoforno. Una cosa che tecnicamente non stané in cielo né in terra».

«Chi non ha perso niente - afferma poi il Sole - è la persona che ci ha regalato Rebrab: il Commissario straordinario Nardi, il cui mandato è stato prima quello di trovare l'acquirente migliore e poi di vigilare sulla gestione dell'azienda. Per il lavoro da lui svolto nei primi due anni di amministrazione straordinaria Nardi ha ricevuto la somma complessiva di 2.339.139,88 euro».

Il caso

Porto, finte gare e ditte favorite c'è l'inchiesta

Perquisizioni negli uffici dei funzionari 12 indagati tra imprenditori e manager



Leandro Del Gaudio

Procedure negoziate, lavori a trattativa diretta e le dichiarazioni di un pentito di camorra a fare da cornice. Ma anche intercettazioni e acquisizioni di atti, quanto basta a dare la stura a un nuovo filone di indagine sulla **autorità portuale**.

Indagine su un presunto cartello, un gruppo di imprese in grado di condizionare le gare bandite a Napoli. Indagine sulle cosiddette procedure sotto soglia, una sorta di escamotage per veicolare gare a favore di alcune aziende. Associazione per delinquere e turbativa d'asta sono le accuse mosse dalla Procura di Napoli, sotto il coordinamento del pm Fratello e Woodcock, che hanno eseguito in questi giorni una serie di decreti di perquisizione a carico di funzionari interni alla **autorità portuale** e di singoli imprenditori. La vori parcellizzati, sotto soglia, volutamente segmentati all'insegna della somma urgenza, in un'ottica riconducibile al cosiddetto piano triennale: un modo per eludere - scrivono gli inquirenti - l'obbligo di bandire una gara pubblica e avere gioco facile per pilotare gli appalti.

Inchiesta che al momento vede dodici indagati, secondo quanto ha rivelato ieri il quotidiano la Repubblica e che fa ora i conti con gli esiti del blitz della polizia giudiziaria messo a segno in questi giorni.

Sotto i riflettori ci sono quattro funzionari della **autorità portuale**, oltre a manager e imprenditori privati: i quattro esponenti dell'area tecnica dell'**autorità portuale** si chiamano Giancarlo D'Anna, Giampaolo Esposito, Umberto Rossi e Renato Notarangelo; perquisiti anche Lorenzo Trito, che ha seguito una delle gare, e sei imprenditori: Marco Iannone, amministratore della Parthenope immobili, Alfredo Staffetta della Coissrl, Pasquale Spambati riconducibile alla Otto srl, Pasquale Loffredo, della Edilcol srl, Giovanni Esposito, amministratore della Navalteam, e Angelo Esposito, ti-

tolare della Navalteam; altro indagato si chiama Pasquale Ferrara, 52enne di Ponticelli, pur non rivestendo alcun ruolo formale nelle aziende, avrebbe svolto il ruolo di intermediario per conto degli imprenditori ed è indagato anche come promotore dell'associazione per delinquere configurata in questa fase dalla Procura.

Intercettazioni e perquisizioni, materiale che ha spinto gli inquirenti a una sorta di accelerata. Probabile che i pm abbiano ravvisato l'esigenza di andare a perquisire uffici e computer privati nel tentativo di trovare conferma alle ipotesi di partenza o a quanto sta venendo fuori dalle attività tecniche in corso. Stando a una prima ricostruzione, ci sarebbe la violazione dei doveri di riservatezza imposti agli organizzatori di una gara d'appalto, dal momento che alcuni im-

prenditori sono risultati in possesso di dati ed elementi legati agli iter delle soluzioni da adottare.

Inchiesta complessa, ora tutti gli indagati potranno replicare alle accuse emerse nel decreto di perquisizione o rivolgersi al Tribunale del Riesame per ottenere la revoca dei sequestri. Lo scenario sembra essere comunque più ampio, anche alla luce di quanto emerge dal riferimento al pentito Alfonso Mazzarella che ha puntato l'indice su un presunto sistema finalizzato a veicolare gli appalti.

Somma urgenza e parcellizzazione degli appalti, il ruolo di un presunto triangolatore in grado di unire pubblico e privato, una serie di stratagemmi in grado di spalmare le gare in un triennio. Sono gli ingredienti dell'ultimo filone investigativo che ha investito il porto, mentre a dibattimento è ancora in corso il processo che punta a fare chiarezza sui lavori commissionati dalla ex dirigenza in uno scenario scandito da denunce e ricorsi, ma anche dalla decisione della stessa Autorità di costituirsi parte civile contro gli ex manager che l'hanno guidata negli anni scorsi.

L'indagine
Nel mirino anche quattro esponenti dell'area tecnica dell'Autorità



G7 di Taormina, anche a Brindisi rafforzati i controlli in porto e aeroporto

Riunione del Comitato Provinciale per l'Ordine e la Sicurezza Pubblica: intensificazione dei servizi di controllo presso il porto e l'aeroporto mediante l'impiego di una aliquota di militari

BRINDISI - Riunione del Comitato Provinciale per l'Ordine e la Sicurezza Pubblica: intensificazione dei servizi di controllo presso il porto e l'aeroporto mediante l'impiego di una aliquota di militari.

Le esigenze connesse al ripristino temporaneo dei controlli alle frontiere interne all'Area Schengen, presso i valichi di frontiera marittima, aerea e terrestre su tutto il territorio nazionale dalle ore 00.00 del 10 maggio, alle 24.00 del 30 maggio in vista dello svolgimento del vertice dei Capi di Stato e di Governo in programma a Taormina (Me) sono state oggetto di esame nella ulteriore riunione del Comitato Provinciale per l'Ordine e la Sicurezza pubblica, presieduta dal Prefetto Vardè, tenutasi stamane.

Crociere e barche per vip: è partita la sfida del porto

La città animata per l'arrivo di "Musica". E i negozianti incoraggiano



● Anche ieri, come per ogni lunedì da aprile e fino a settembre, è tornata in porto la *Msc Musica* con il suo carico di turisti, provenienti da tutto il mondo, che ha popolato il capoluogo adriatico per qualche ora. Negozi aperti e grande interesse per questo particolare filone di sviluppo locale che potrà godere del lungo termine considerando che anche per il 2019 è stata confermata la presenza della compagnia con la nave "Poesia".

Nella nuova configurazione del sistema portuale italiano, così come definito dalla riforma Delrio, particolare interesse riscuote la specificità che ogni porto avrà all'interno della nascente Autorità. E sono stati gli stessi operatori brindisini a porre in evidenza la personalità dell'infrastruttura locale negli incontri che si sono già consumati con il presidente Ugo Patroni Griffi. Al centro del confronto la polifunzionalità come elemento da sostenere, come valore aggiunto per l'economia locale.

Valutazioni che, in ogni caso, dovranno essere messe sul tavolo del futuro comitato di gestione che però sembra essere ancora lontano dalla formale costituzione. Non tutte le istituzioni coinvolte, infatti, hanno ancora ottemperato agli adempimenti del caso. Non hanno, in sostanza, ancora fornito i nomi di chi avrà il compito della rappresentanza.

Secondo il decreto legislativo 169 del 2016 il comitato di gestione è composto dal presidente dell'Autorità di sistema, da un componente designato dalla Regione, da un componente designato dal sindaco della città metropolitana il cui territorio è incluso nell'area del sistema, da un componente designato dal sindaco di ciascuna città ex sede di Autorità portuale preesistente e da un componente dell'autorità marittima. I rappresentanti designati durano in carica per quattro anni.

Ai oggi solo la Marina e la Regione hanno fornito il nominativo del proprio rappresentante. La città metropolitana sta procedendo alla desi-



gnazione attraverso un bando a evidenza pubblica. Dagli altri fronti istituzionali ancora non è arrivata alcuna indicazione di merito.

Patroni Griffi, dal canto suo, in più occasioni ha tenuto a sottolineare che occorre fare presto proprio per permettere all'Autorità di sistema di essere concretamente operativa. Spetta, per esempio, al comitato di gestione la

nomina del segretario generale, così come molti altri adempimenti formali.

Nel frattempo, mentre è in via di rapida definizione la costituzione dell'organismo di partenariato, si discute di vocazione, di strategie di fusione e rilancio, di collegamenti sovrazonali. Intanto a Brindisi la stagione crocieristica continua a fare da traino per lo sviluppo locale con le diverse realtà produttive che mi-

Accanto, l'accoglienza dei crocieristi della *Msc Musica* che ogni lunedì arrivano nel porto di Brindisi e continueranno ad arrivare fino al mese di settembre per poi tornare nella primavera del 2018 e ancora, con la "Poesia", nel 2019. Ma nel porto di Brindisi, come dimostra l'immagine in alto, non arriva solo la *Msc* ma anche altre compagnie

ranno a capitalizzare al massimo la presenza delle grandi compagnie.

Allo stesso tempo il mondo imprenditoriale mette a punto gli ultimi dettagli degli eventi che, tra giugno e luglio, metteranno al centro la specifica vocazione marittima brindisina. Il lungomare Regina Margherita sarà, per questo, la location perfetta per i grandi appuntamenti estivi.

R.Den.

Propeller Club of Brindisi: il 15 maggio convegno su “Sea Safety 4.0”



BRINDISI – IL PROPELLER CLUB **PORT OF BRINDISI**, per promuovere la “CULTURA del MARE” tra i giovani e gli studenti del territorio, promuove il prossimo lunedì, 15 maggio un Convegno sull’Istruzione, la Formazione e l’alternanza Scuola/lavoro.

Da alcuni anni si sente parlare di “Industria 4.0” o di una quarta rivoluzione che sta interessando il sociale più del tecnologico. Cyber net e cloud computing, raccolta dei dati, e nuovi processi di automazione stanno cambiando le modalità del nostro quotidiano. Come può l’industria europea dello shipping essere un generatore di ricchezza e di occupazione? Domanda difficile! E come ogni rivoluzione che si rispetti storicamente, questa sta interessando alcuni settori e filiere della produzione di beni, come quello marittimo, e nuove variabili stanno alterando molti scenari a noi familiari: dalla costruzione digitalizzata della nave alla sua conduzione smart servita da una e-navigation; dai porti che passano a gestire non più semplici banchine ma piazzali tipizzati dalle merci e con i relativi terminali; marittimi imbarcati da operativi con compiti unici e precisi (nostromo, tankista e altri) a marittimi (di diversa nazione, cultura e religione) che rispondono a più funzioni relative alla logistica di bordo di una nave; logistica nautica/navale sempre più informatizzata e più smart che porta la nave a navigare su rotte controllate e separate in sicurezza (VTS).

Sicurezza, oggi, vuol dire avere una forte capacità di adattamento, configurabilità e alta flessibilità; l’ambiente di lavoro del bordo di una nave, post-moderna, dovrà essere luogo di coordinamento e di comunicazione capaci di far interagire campi come quello della produzione dell’energia per la propulsione con quello della conduzione. Capacità nel condividere sempre più “informazione” e nel suddividere il piano – lavoro anche dal punto di vista del calcolo delle rotte e del controllo delle stesse, salvaguardando la vita umana, l’ambiente marino, il carico e la nave stessa.

Parlare di “sicurezza”, in uno scenario nuovo e complesso del processo dei trasporti marittimi, significa parlare di safety a più livelli di interconnessioni sia con le altre navi che con le infrastrutture, sia per i marittimi, sia per i costruttori, sia per gli armatori, noleggiatori, caricatori e trasportatori in genere.

Il tutto non può prescindere da una istruzione /formazione che sia frutto solo di leggi internazionali a garanzia di un minimo – standard STCW’78, emendata Manila 2010, e di una scuola secondaria superiore di II grado tutta generalista dei più vasti campi del trasporto e della logistica. Il principale vantaggio delle imprese nautiche e dell’intero shipping si fonda sulla preparazione delle persone che lavorano su/con il mare e sulla gestione ottimale delle conoscenze e delle competenze che essi possiedono e condividono. Il mondo dello shipping sta andando verso nuovi campi applicativi: “Knowledge Management”- organizzazione e gestione della conoscenza – . Una istruzione nautica generalista, anche se inclusa nel filone dei trasporti, logistica e della conduzione del mezzo nautico, non è sufficiente se si desidera utilizzare e/o integrare le tecnologie digitali per una moderna “sea safety”.

L’International Propeller Club Port of Brindisi, con la collaborazione del Comando Capitaneria Porto di Brindisi, del Collegio Nazionale Capitani di L.C. e D. M. – delegazione di Brindisi – dell’Istituto Tecnico Superiore Trasporti, Logistica e Conduzione mezzo nautico “Carnaro” Brindisi, della rivista tecnica “IL NAUTILUS”, e dell’Avvisatore Marittimo Porto di Brindisi, propone incontro/studio sul tema “Sea Safety 4.0” che si terrà presso la sala universitaria del Palazzo Granafel Nervegna di Brindisi, via Duomo il giorno 15 maggio 2017 alle ore 17.00

Sea Safety 4.0

(Istruzione – Formazione – Alternanza scuola/lavoro)

ore 17.00: Saluto delle Autorità

ore 17.30 : Introduce e modera Ing. Donato Caiulo(Presidente International Propeller Club Port of Brindisi)Intervengono: - C. V. (CP) Salvatore Minervino (Comandante Capitaneria Porto di Brindisi) e CF (CP) GianpieroCarbonara : “ Marittimi e nuovi standard addestramento equipaggi sette anni dopo Manila”

- segue

- Prof.ssa Clara Bianco (Dirigente ITS Trasporti, Logistica, Conduzione mezzo Navale e Aereo "Carnaro Br.): "Istruzione Nautica: quale futuro? " - Prof. Abele Carruezzo (Collegio Nazionale Capitani L.C. e D.M -Brindisi- e Dir. sc. IL NAUTILUS) : "Le professioni del mare e nuove opportunità" - Avv. Antonio Andreucci (Console Provinciale di Brindisi "Federazione Maestri del Lavoro d'Italia": "Orientare i giovani alla cultura del lavoro" - Dott.ssa Maria De Luca (Presidente Nazionale Avvisatori Marittimi): "Alternanza Scuola – Lavoro: progetti per lavorare una vita"

Autorità di sistema. Il piano di sviluppo

Gli scali pugliesi verso il partenariato pubblico-privato

Partenariato pubblico-privato per il rilancio degli scali regionali, in primis per quello di Brindisi, e strategia di area vasta con i porti di Barletta e Manfredonia, che possono rappresentare un' alternativa a Salerno per la movimentazione di auto. Si muove su queste direttrici Ugo Patroni Griffi, nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale (porti di Bari, brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli).

Secondo il neopresidente, su molte opere di miglioramento, anche infrastrutturale, dei porti che fanno capo all' Adsp, il coinvolgimento dei privati è indispensabile. Ad esempio per Brindisi che, solo da qualche settimana, ha ripreso le attività crocieristiche con la Msc, che ha confermato che scalerà il porto anche nel 2018. Brindisi deve però migliorare la ricettività e «per realizzare le opere - spiega Patroni Griffi - occorre non solo denaro pubblico, ma anche partenariato privato; questo vale per la stazione marittima ma anche per il capannone ex-Montecatini». Il rilancio di Brindisi è in linea con la scelta di valorizzare le vocazioni di tutti gli scali dell' Adsp, evitando i campanilismi. «Per questo -

afferma il presidente - guardo a un' area vasta nella quale, lavorando su intermodalità e logistica integrata, la Puglia può essere lo sbocco al mare anche della Basilicata». L' obiettivo è servirsi del porto di Manfredonia, ma soprattutto di quello di Barletta che, per costi e minore distanza (è a 70 chilometri dallo stabilimento Fiat di San Nicola di Melfi), secondo Patroni Griffi, può essere una buona alternativa al porto di Salerno per la movimentazione di auto con navi ro-ro. In questo modo lo scalo potrebbe rilanciare i suoi traffici che, negli ultimi 8 anni, non si sono spostati dalle 900mila tonnellate medie movimentate tra rinfuse solide, liquide e merci varie.

Per il porto di Bari, le priorità individuate dal presidente sono, invece, lo sblocco dei cantieri della colmata di Marisabella per disporre di nuovi spazi operativi; lo sviluppo ulteriore della crocieristica come core business (550mila passeggeri nel 2016: +9,64% sul 2015); nuove rotte per il traffico ro-ro; un incremento dei passeggeri dei traghetti e dei mezzi movimentati verso Albania, Grecia e Croazia. E ancora un nuovo slancio sul movimento merci (-5,18% nel primo trimestre 2017). «Dobbiamo fare - dice Patroni Griffi - scelte competitive con tariffe adeguate, avere tempi di sbarco e imbarco rapidi e tanta semplificazione amministrativa». Monopoli, infine, «potrebbe diventare uno scalo per le crociere di lusso e megayacht in transito». Su tutto però c' è l' incognita delle designazioni dei rappresentanti delle appointing authority nel comitato di gestione. «Se non arrivano - conclude Patroni Griffi - non posso avviare economie di scala tra le ex Autorità portuali né mettere mano al piano operativo triennale».

Vincenzo Rutigliano

5 crociere in un giorno, Cagliari si prepara. Aperti negozi, musei e ristoranti

CAGLIARI - Il porto del capoluogo sardo si prepara a cinque maxi sbarchi di vacanzieri, tutti a bordo di altrettante navi da crociera. Numeri record: ben 12mila turisti, per quello che è l'attracco più importante dell'anno, un vero record per il porto di Cagliari e per la Sardegna. Tutto in un giorno, martedì nove maggio: alle 7:00 la Msc Splendida, che arriva da Palermo in direzione Palma di Maiorca, poi l'Arcadia alle 7:15 in arrivo da Dubrovnik. Seguono alle 9:00 la Msc Armonia proveniente da Mahon e la Norwegian Spirit proveniente da Malaga. Infine la Albatros, a mezzogiorno, che riparte alla volta di Mahon poco dopo le diciannove. Grazie alle istituzioni coinvolte, Comune e Regione, e le associazioni di categoria, "oltre 40 ristoranti, 300 attività tra negozi d'abbigliamento, di souvenir e attività artigianali sono stati informati e preparati per accogliere quest'ondata pacifica di turisti e per offrire la migliore accoglienza ed il miglior servizio a tutti i crocieristi. Grazie a Confesercenti Provinciale di Cagliari, alla Camera di Commercio, al Consorzio Camù, a Confcommercio Imprese per l'Italia Sud Sardegna, al Consorzio Insieme, a Piazza Ienne - Centro commerciale naturale, al Consorzio Centro Storico, a Corso Vittorio - Centro Commerciale Naturale". Così dall'Autorità portuale, nel rimarcare che "sono fruibili i numerosi siti museali presenti in città, con guide che accompagnano i turisti per raccontare i misteri della storia cagliaritano. Sono previsti spettacoli itineranti, menù tipici organizzati per l'occasione dai ristoratori del centro storico e offerte speciali da parte degli imprenditori che animano il nostro territorio".

CapitaleMessina: "Le speranze su Gioia Tauro ridotte al lumicino"

CapitaleMessina , ancora una volta, interviene sulla questione dell' accorpamento delle Autorità Portuali di Messina e Gioia Tauro , riportando quanto sostenuto il 28 aprile, durante una conferenza nella cittadina calabrese, da numerosi studiosi che, analizzando la situazione del porto di Gioia Tauro, non possono che prevedere un futuro cupo per il destino dello scalo merci. Con la soppressione dei finanziamenti per la linea ferroviaria ad alta capacità sembra che il Governo abbia deciso di lasciare il porto di Gioia Tauro nelle mani dei monopolisti che gestiscono il porto e possono decidere di abbandonarlo al suo destino quando lo ritengano conveniente. Mercoledì infatti si terrà al Ministero delle Infrastrutture un vertice con gli amministratori delle società MSC , gli armatori che portano con le loro navi i container a Gioia Tauro, e Contship che gestisce il terminal container del porto, per decidere sull' esubero dei portuali calabresi. Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario della MSC, è lo stesso che non più di 10 giorni fa dichiarava in una lettera al Ministro Delrio: " un altro sciopero e lascio Gioia Tauro ". Domenico Marino, professore associato di politica economica presso l' Università Mediterranea di Reggio Calabria, intervenuto durante la conferenza del 28 del mese scorso, arriva a sostenere: "Guardando lo scenario del settore del trasporto containerizzato non possiamo non constatare che le probabilità che nel 2030 il porto Gioia Tauro sia ancora attivo sono ridotte al lumicino ". Marino definisce la ZES, il progetto di Zona Economica Speciale al quale si affidano le speranze di rilancio dello scalo calabrese: " una bufala colossale. Perché, come è chiaro a chi ha un minimo di conoscenze sul funzionamento dell' UE, la ZES non può violare le norme europee sulla concorrenza e sugli aiuti di stato. Essa, quindi, non può riguardare gli investimenti delle grandi imprese, non può prevedere vantaggi fiscali se non molto limitati, non può in sostanza derogare dalle regole del "de minimis". Dalle previsioni di questi studiosi, quindi, se il Governo non interverrà in modo concreto per il rilancio e la tutela del Porto di Gioia Tauro, le previsioni di chiusura della struttura saranno sempre più concrete. E alla luce del prossimo accorpamento delle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Messina, il futuro del nostro porto sembra legato inesorabilmente a quello della città calabrese, che se affonderà trascinerà anche noi con lei.

Marco Celi

ALL' **AUTORITÀ PORTUALE** PURE LE AREE DEMANIALI

Ieri nella sede dell' **Autorità portuale** di Messina, l' assessore regionale Maurizio Croce, il commissario straordinario Antonino De Simone (nella foto) accompagnato dal segretario generale Francesco Di Sarcina, il dirigente demaniale Marco Messina, un rappresentante dell' amministrazione, hanno siglato il documento con il quale è stato perfezionato il passaggio definitivo all' **Autorità portuale** messinese delle aree portuali e demaniali regionali, già previsto con decreto ministeriale del 1999. «Un atto - ha spiegato Croce - che si doveva regolarizzare 17 anni fa che, stranamente non è mai stato firmato. Da ora l' **Autorità portuale** ha pieni titoli per gestire e destinare le aree di sua pertinenza nel bacino mamertino».

Porti: verso finanziamento approdo Tremestieri

I lavori saranno eseguiti dall'impresa Codemar



(ANSA) - PALERMO, 8 MAG - E' arrivato un primo segnale ufficiale sul finanziamento da 6 milioni e mezzo, da parte del Provveditorato opere pubbliche, per il nuovo porto di Tremestieri. All'Autorità Portuale è giunta la richiesta di nuovi documenti. Tutti gli incartamenti saranno poi inviati alla Regione per poter ottenere anche l'ultimo finanziamento promesso, quello da 16 milioni, che chiuderà finalmente il quadro economico. In quel momento, potrà arrivare la firma sul contratto con l'impresa Coedmar. Di pari passo, procedono gli espropri e si dovrà formalizzare il passaggio della stazione appaltante dal Comune all'Autorità Portuale.

Ati rinuncia a concessione per porto Antico Ancona

Vista Mare, intoppi burocratici, un'altra occasione persa



(ANSA) - ANCONA, 8 MAG - Non sarà l'Associazione temporanea fra le società Cosmesi del Carmine srl e Augusto srl, risultata vincitrice del bando, a gestire gli spazi del Molo Rizzo del porto di Ancona, il porto antico, secondo il progetto di valorizzazione culturale ideato dall'associazione Vista Mare.

L'Ati, fa sapere l'Autorità portuale, "ha formalmente rinunciato alla concessione". L'Adsp del Mare Adriatico Centrale "ha già provveduto alla comunicazione all'impresa seconda in graduatoria, Bontà delle Marche sas di Ancona, al fine di verificare la disponibilità all'assunzione della concessione". Vista Mare commenta: "purtroppo, per una serie di complicazioni di carattere burocratico e amministrativo, nonché tempi estremamente ridotti, anche in relazione alle procedure da espletare, Vista Mare si trova nell'impossibilità di realizzare un progetto vincente". Vista Mare ringrazia i partner, e conclude, per Ancona "un'altra occasione persa".

ON infrastrutture e reti 2014-2020: a Palermo iniziativa di sensibilizzazione per studenti e cittadini

(FERPRESS) – Roma, 8 MAG – In occasione delle celebrazioni per la Festa dell'Europa del 9 maggio, il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 promuove una iniziativa di sensibilizzazione dedicata ai ragazzi delle scuole secondarie di secondo grado e ai cittadini di Palermo. Lo rende noto un comunicato del Servizio d'informazione e comunicazione PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.

“Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020, gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finanzia con fondi europei e nazionali opere pubbliche nelle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Proprio la Sicilia con la città di Palermo sarà la piattaforma di partenza per un viaggio conoscitivo nell'Europa e in quello che rappresenta agli occhi degli studenti.

“Attraverso un percorso multimediale e interattivo, un professionista palermitano, autore di programmi televisivi per ragazzi e docente dello IED e del Dams di Bologna, coinvolgerà gli studenti in un viaggio alla scoperta della storia, dei valori, delle istituzioni e dei programmi europei, con uno sguardo particolare alle attività svolte dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020. I ragazzi saranno chiamati – attraverso sollecitazioni e proiezioni video – a condividere le proprie riflessioni su come sia cambiata la vita di noi cittadini europei negli ultimi sessant'anni. La manifestazione sarà l'occasione per lanciare un Contest online organizzato dal PON e destinato agli studenti previsto per l'autunno prossimo.

“L'iniziativa, che vede la partecipazione di Europe Direct Palermo, l'antenna della Commissione Europea sul territorio, è promossa per sensibilizzare gli studenti e i cittadini sui valori dell'appartenenza all'Unione Europea e informare sulle iniziative del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

“Domani, martedì 9 maggio, presso Piazza Verdi a Palermo, sarà allestita l'area attrezzata che dalla mattina accoglierà le scuole superiori. A partire dalle ore 14.30 l'evento sarà aperto al pubblico interessato. L'iniziativa è gratuita.