

Primo Piano:

Riforma portuale e nomine

(La Provincia, Centonove, Il Secolo XIX, Porto & Diporto)

Dai Porti

Trieste:

"...Trieste, azioni di marketing..." (Porto & Diporto)

"...Trieste hub europeo della logistica..." (Porto & Diporto)

"...Trieste passa in mani turche..."

(Il Piccolo, Ansa, Il Nautilus, L'Informatore Navale)

Venezia:

"...Venezia, fumi e grandi navi..." (Porto & Diporto)

"...Il porto di Venezia perde il servizio per il Far East..."

(Porto & Diporto)

"...Venezia centro dello shipping e dei trasporti..." (Porto & Diporto)

Genova:

"...Dogane, Genova torna a "respirare"..." (Il Secolo XIX)

"...La piattaforma Maersk è strategica..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Signorini a Palazzo San Giorgio..." (Il Corriere Marittimo)

"...Porto, ok da Savona Signorini al lavoro..." (La Repubblica)

"...Porti: Savona, Signorini, piattaforma Maersk strategica..."

(Ansa)

"...Signorini: prendo un porto in salute..." (Il Nautilus)

Livorno:

"...Livorno rinviato bando piattaforma Europa..."

(Milano Finanza, Il Tirreno, La Nazione Informatore Navale)

"...La formazione degli operatori..." (La Nazione, Il Tirreno)

"...Cgil: altolà ai ritardi su porto e rilancio..." (Il Tirreno)

"...Natale in fortezza 2016..." (Informatore Navale)

"...E' Livorno la capitale dell'import..." (La Nazione)

"...Scaricati al rigassificatore 156mila m. cubi di Gnl..." (La Nazione)

Napoli:

"...Di Napoli con Juve Stabia cambia qualcosa in mediana..." (La Sicilia)

"...Spirito presidente: <<Il porto di Napoli....>>..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Il Molo San Vincenzo e la sua storia..." (Porto & Diporto)

"...Bagnoli, la colmata verso la darsena petroli..." (Il Mattino)

"...Salerno in leggera flessione il commercio..." (Porto & Diporto)

"...Riqualificazione del nuovo Polo Crocieristico..." (Porto & Diporto)

"...Salerno entra nei servizi THE Alliance..." (Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...Gioia, Molinari (Idv), nuovo Governo crei agenzia lavoro..." (Ansa)

Catania:

"...Conferenza A.L.I.S. - Associazione Logistica..." (L'Informatore Navale)

Messina:

"...Messina, la stiva-killer Sotto accusa le navi -carretta..." (Centonove)

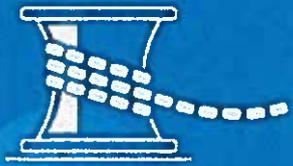
"...Cmdb:<<L'Authority ponga fine agli abusi>>..." (Gazzetta del Sud)

"...Presto al via i lavori..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 3,4 e 5/12/2016



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Cagliari:

"...Terminal: Global Cruise investe nel porto di Cagliari..." (Porto & Dipor-
to)

Focus:

Invasione Turca nei porti italiani (Milano Finanza)

Italia Francia un mare di fondi (Italia Oggi)

Eurobonus: entro metà 2017 (Porto & Diporto)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

Procede il lavoro del ministro Graziano Delrio per gli incarichi al vertice delle Adsp

Nominati sei presidenti su quindici

Frenata sull'accorpamento dei porti d'Abruzzo con Civitavecchia

Sono attualmente sei i presidenti delle nuove Autorità di Sistema Portuale nate con la riforma dei porti e della logistica. Più di un terzo delle poltrone sono state assegnate, rispetto alle nuove quindici realtà. L'ultimo turno di nomine la settimana scorsa con il tris decretato dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio: Paolo Signorini per l'AdSP Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure), Rodolfo Giampieri per l'AdSP dell'Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona) e Daniele Rossi per l'AdSP dell'Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna). Questi tre nuovi presidenti si vanno ad aggiungere ad altri tre nominati in precedenza: Sergio Prete (AdSP dello Ionio - Taranto) e Zeno D'Agostino (AdSP dell'Adriatico Orientale - Trieste) il 9 novembre, seguiti da Francesco di Majo (AdSP del Tirreno Centro-Settentrionale - Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) il 25 novembre.

Mancano quindi ancora le nomine alle Autorità di Sistema portuale di **Mar Ligure Orientale** (La Spezia e Marina di Carrara), **Mar Tirreno Settentrionale** (Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio e Rio Marina e Cavo), **Mar Tirreno Centrale** (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), **Mar Tirreno Meridionale** (Jonio e dello Stretto, Gioia Tauro, Crotone porto vecchio e nuo-



vo, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria), **Mare di Sardegna** (Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoseuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura, solo banchina commerciale), **Mare di Sicilia Occidentale** (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani), **Mare di Sicilia Orientale** (Augusta e Catania), **Mare Adriatico Meridionale** (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) e **Mare Adriatico Settentrionale** (Venezia e

Chioggia).

Nel frattempo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, nel corso della recente visita a Civitavecchia per l'inaugurazione dei lavori di realizzazione del terminal crocieristico di Rct, ha frenato sul possibile accorpamento dei porti dell'Abruzzo con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. «La loro primaria destinazione è con l'Adriatico - ha spiegato - ma ci impegneremo a favorire la loro vocazione industriale con Civitavecchia. Per ora non possiamo trasportarli nel Tirreno».

REGIONE. Il presidente serra le fila dopo la secca bocciatura di tutta la componente renziana

Crocetta riparte dal "No"

Sostenitore del "Si", fa spallucce sulle critiche e sui sondaggi di popolarità. «Io difendo i deboli e penso a lavorare». I dubbi su **Autorità portuale** e **Province**

"Non ho alcuna resa dei conti da fare, non appartiene alla mia cultura e al mio modo di fare politica. Io penso all' unita', a lavorare. Non alle polemiche". La prima reazione del presidente della Regione Rosario Crocetta, è di respingere, dopo la valanga di No al referendum nell' Isola, ogni ipotesi di rimpasto o di epurazione della componente renziana dal suo esecutivo dove occupa tre assessorati - chiave: il bilancio, l' energia e la sanità. Il Movimento 5 stelle e del centrodestra, anno chiesto le dimissioni.

"Il No, e' un grido di allarme che viene dalle fasce piu' deboli della popolazione. Nonostante la ripresa del Pil e il lieve incremento dell' occupazione - ragiona il governatore - paghiamo ancora il prezzo della crisi degli anni passati. Occorre intervenire rapidamente, trovo veramente irresponsabile che invece di chiedere di fare di piu' nell' economia e nella solidarieta', si pensi ad esasperare conflitti. Ci sono alcune questioni da affrontare immediatamente: lo sblocco dei cantieri attraverso la riforma dell' Urega che e' gia' all' Ars; l' avvio immediato dei cantieri del Patto per la Sicilia, bandi europei e misure straordinarie di reddito di inclusione sociale, per i senza lavoro, i giovani, i disoccupati".

Se poi, continua il presidente, c' e' qualcuno che e' convinto di avere il monopolio dei No, "sappia che all' interno di quei No ci sono tanti elettori democratici, anche elettori di Renzi, di Crocetta e di altri esponenti.". Con l' assessore all' Economia Alessandro Baccei spiega di stare "discutendo e devo confermare che l' assessore e' convinto, come me, che dopo il risultato che abbiamo raggiunto sulle nuove entrate, siamo in condizioni di fare una Finanziaria che metta al centro la lotta contro le poverta', la difesa dei lavoratori e lo sviluppo".

Ma quasi di rimpallo sono arrivati i dati Istat che confermano come in Sicilia quasi metà della popolazione, arranca e abbia evidenti difficoltà ad arrivare a fine mese, realtà difficile da digerire a chiunque, a dispetto delle notizie sul Pil e sulla risalita. L' impressione è che il responso del "no" abbia di fatto ridimensionato l' ala Renziana, al punto che lo stesso sottosegretario all' Istruzione Davide Faraone ha dichiarato: "La sconfitta è anche colpa mia".

Su una percentuale di votanti sostenuta, che in molte aree della Sicilia si è attestata sul 60%, a **Palermo**



segue

e a Catania si sono registrate votazioni "bulgari" per il no, sopra il 70%, con i quartieri popolari a fare da portabandiera, come al Cep e a Librino. Se in un primo momento Renzi, leggendo i sondaggi, si è reso conto che la Sicilia era il punto debole del "Sì" al punto che ha deciso di fare due, tre viaggi -lampo nell'isola per firmare i Patti per il Sud, alla fine la sconfitta è stata più bruciante di quella che si prevedeva. Un fatto, confida Crocetta, agli amici più intimi, che lo conforta: i Renziiani, nemici della prima ora, ora dovranno prendere coscienza del risultato. E i condizionamenti sulla giunta, fino alla fine della legislatura, non dovrebbero essere asfissianti come prima. Si delinea così un governo del Presidente, senza alcun rimpasto in vista, in attesa delle prossime elezioni, che saranno quasi certamente agganciate a quelle nazionali. I problemi che Crocetta si trova sul tavolo sono tanti: dai 14500 precari per i quali un provvedimento del Senato ha bloccato la stabilizzazione, ai rimbrotti della Corte dei Conti, che ricorda come dal 2015 i controlli sulla spesa si siano molto allentati, per arrivare poi ai pasticci delle ultime leggi: la riforma Delrio delle **Autorità Portuali**, che ora torna in discussione, e alcuni provvedimenti come lo scioglimento delle Province che diventano un pasticcio burocratico senza fine: la Sicilia è stata una delle prime regioni a decidere di tagliare le Province, e lo Stato è intervenuto ben tre volte per chiedere come armonizzare tutti i percorsi. Risultato: ancora le Province in Sicilia non sono state sciolte, si sono insediati i sindaci metropolitani che coincidono con le cariche delle tre città metropolitane, ma le province sono redivive: il "No" le ha riportate in vita. Che fare? Le Province hanno rango di costituzionalità, e ora scoprire che gli enti di secondo grado sono politicamente vivi, è davvero un trauma. Soprattutto per quelli che ne hanno chiesto finora invano la soppressione.

R..C.

IL PROVVEDIMENTO RIGUARDA ANCHE I BOARD INTRODOTTI DALLA LEGGE DI RIFORMA

Il governo vieta i porti agli over 65

Una circolare del ministero avverte: nessun incarico ai nati prima del 1951

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. In un colpo solo sono state spazzate via settimane di trattativa politica.

È bastata una circolare del ministero delle Infrastrutture e Trasporti inviata poche ore dopo l'insediamento di Paolo Signorini a presidente del porto di Genova e Savona, per gettare nel panico gli alchimisti che con il bilancino stavano cercando la formula giusta per far quadrare pesi e contrappesi nel board della nuova Autorità di sistema. Secondo il documento inviato da Roma, gli over 65 non potranno accedere ad alcuna carica delle future Authority: il segretario generale e i membri dell'organo che sostituirà il comitato portuale, dovranno avere meno di 65 anni. Gli uffici del Mit hanno deciso di recepire cautelativamente un'altra circolare che il ministero della funzione pubblica aveva inviato per chiarire alcuni aspetti della legge Madia, puntando soprattutto sull'elenco degli incarichi vietati. Semplificando: non solo chi è pensionato non può accedere ad incarichi dirigenziali, ma anche chi ha compiuto i 65 anni, età nella quale un dipendente pubblico deve andare a riposo. Così avverrà anche per le nuove Authority portuali, recependo la regola «in senso cautelativo». Perché al ministero hanno timore di ricorsi



Paolo Emilio Signorini, alla guida dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona

BALOSTRO

così hanno deciso di tagliare la testa al toro: tutti sotto i 65 anni. E Paolo Signorini, che aveva annunciato l'invio di una lettera agli enti che dovranno nominare un proprio rappresentante nel board del porto (Regione, Città metropolitana di Genova e Comune di Savona), ha dovuto modificare con questo ultimo paletto, il testo della missiva. La richiesta partirà quindi domani, allungando di un paio di giorni il cronoprogramma che il neo presidente aveva in mente. La novità fa uscire di scena i nomi pesanti che sembravano in pole per l'incarico: in particolare quel-

lo di Rino Canavese. Per l'ex presidente del porto di Savona sembrava fatta, ma alla luce della circolare del Mit, non ha più i requisiti: Canavese infatti ha 67 anni. Anche Luciano Pasquale - che era stato tirato per

l'agiacca, ma non sarebbe stato interessato a quel posto - sarebbe fuori, con i suoi 66 anni. E sul segretario generale anche Sandro Carena non sarebbe più in gioco: "l'uomo del porto" compirà 70 anni il prossimo agosto. Luigi Cocchi li ha già compiuti e anche l'avvocato genovese non può più correre per la carica. L'unico sicuro, per ora, è Francesco Parola, professore a contratto e fidato consigliere di Edoardo Rixi, assessore regionale ai porti. Il resto è tutto da decidere, ma Signorini ha fretta: vuole avere almeno il board per poter mettere a posto le emergenze.

NOMI ILLUSTRI
Esclusi Pasquale,
Canavese e Cocchi.
Signorini a Savona:
«Piattaforma
di Vado strategica»

La partita del segretario generale si giocherà invece dopo la nomina del "Cda del porto".

A Roma, nonostante le ore convulse della caduta del governo, si sta ancora lavorando al regolamento sui compensi. Il dossier sarebbe in mano ai fidatissimi consiglieri di Delrio. Le voci però cominciano a girare e pare che le tabelle degli emolumenti riportino cifre molto basse per i membri del board (più fonti dicono 50 euro di gettone di presenza) e tagli allo stipendio di presidente e segretario, tanto che Signorini rischierebbe di guadagnare meno di qualche dirigente dell'Authority. Il ministero poi vorrebbe completare il quadro delle nomine dei porti ancora scoperti e l'ipotesi più accreditata è che, al netto di un blitz dell'ultima ora, si procederà con commissari governativi.

Ieri Signorini ha visitato il porto di Savona: «La realizzazione della piattaforma container Maersk è strategica per poter competere con i porti del Mediterraneo». Signorini ha garantito che tra i due scali c'è parità di importanza, spiegando che «si cercherà di valorizzare al meglio le peculiarità di entrambi». L'anno prossimo inizieranno le selezioni per le assunzioni del personale operativo della piattaforma. Si incomincerà con 30-40 posti di lavoro.

diritto / porto&diporto

La prima "riforma portuale" di Federico II di Svevia

Sotto il regno di Federico II di Svevia si incominciò ad innovare e a completare una legislazione costituita da una miscelanea di usi e consuetudini locali con il diritto bizantino in cui la *Tabula de Amalphi* nel Tirreno e gli *Ordinamenta Maris* di Trani nell'Adriatico restarono basi consolidate dello *Ius dicere* in materia commerciale marittima.

Il sovrano, nel quadro di riorganizzazione amministrativa del Regno aveva fatto eseguire una raccolta, che nel 1231 fu pubblicata nel Parlamento tenuto in Melfi, con il titolo di *Constitutiones Regni Siciliae*. Questo Codice fu diviso per libri e titoli e al diritto marittimo erano dedicate disposizioni relative al soccorso dei naufraghi e sante pene severe contro chi s'appropriava dei loro beni o di quelli della spedizione.

Infatti il titolo XXIX del Libro I del *Liber Augustalis* denominato "*De surripendis aliquld de naufragis vel incendiis*" si poneva l'obiettivo di porre termine al "diritto" delle popolazioni costiere di impossessarsi a fini di spoglio o di preda delle navi naufragate. Venivano ripristinate così le usanze rodiane armonizzandole con i principi cristiani. Tale diritto era noto e combattuto dall'impero romano e Federico II nella costituzione *Navigia*, del 1232 escludeva ogni protezione per le navi che "*piraticam exercent pravitatem aut sint nobis sive Christiano nomine inimica*".

Tale pratica, però, era ancora possibile come regalia dello Stato e si esercitava tanto sulla nave integra approdata in luoghi non consentiti, come sull'imbarcazione abbandonata dal suo equipaggio e dai passeggeri e lasciata in balia delle acque e del vento e pure sullo scafo gettato dalla tempesta sulla costa o sommerso in pieno mare, e sui resti nautici raccolti in acqua o dal mare rigettati sulla riva. Vennero emanati provvedimenti per garantire la sicurezza generale della navigazione attraverso la realizzazione di un sistema di segnalazione di fari su tutte le isole e le coste del regno.

Venne introdotta la "*Contributio marinariorum*" una tassa con la quale le città costiere dei feudi del regno dovevano fornire uomini da arruolare come marinai e altre tasse portuali per finanziare la costruzione di navi come *anchorageum, portus et piscariae, scalaticum, ius imbarcaturae, ius exiturae, ius dohanae e balistarum*.

Ma vogliamo porre l'attenzione sull'intervento federiciano nel campo dell'amministrazione della navigazione ed, in particolare, sull'ordinamento portuale del Regno di Sicilia.

La nuova politica portuale si inseriva in un'ottica di sradicamento delle istanze autonomistiche della feudalità che incidavano fortemente sull'assetto insediamentale di alcune aree. La necessità di una severa politica di



controllo fiscale sul commercio spinse Federico II ad obbligare lo svolgimento delle operazioni di importazione e di esportazione esclusivamente nei porti autorizzati, limitati nel numero per diminuire le spese di gestione, ma ben attrezzati per aumentare la capacità di controllo - e di conseguenza le entrate - tramite un'organizzazione interna che prevedeva di seguire il movimento del-



le merci in ogni tappa successiva all'arrivo o precedente l'estrazione.

Nel 1239 veniva emanata *"Ordinatio novorum portuum per regnum ad extrahenda victualia"* con oggetto lo sviluppo dei porti ed una regolamentazione delle funzioni dell'Ufficio del Portulanato in tutta l'Italia meridionale durante il periodo svevo.

Con esso Federico II di Svevia, lo *"Stupor Mundi"* fu il primo a varare, nel Meridione d'Italia, una sostanziale Riforma Portuale, potenziando i porti esistenti già scali strategici per bizantini, longobardi e normanni e ampliandone di nuovi sia a scopo commerciale che difensivo ponendo altresì le basi per un ordinamento giuridico degli stessi e affidandone una gestione "tecnica" a funzionari regi ad essi preposti come i Mastri Portulani con funzioni amministrative e propulsive per i traffici marittimi e per attirare armatori e fondachi. I porti del Sud divennero *"hub"* per il commercio con i maggiori empori internazionali del medioevo e *"gates"* per il ricchissimo Oriente mantenendo la loro centralità per secoli. Il testo legislativo istituiva 11 nuovi porti, due in Sicilia - Trapani e Augusta - gli altri nella parte peninsulare del regno: Torre del Garigliano, Pozzuoli, Vietri, Vibo sul Mar Tirreno; Crotone sullo Jonio; Pescara, Rivoli, Torre a Mare e S. Cataldo di Bari sull'Adriatico.

Benché il testo sottolinei ripetutamente la novità dell'iniziativa non si tratta sempre di nuove costruzioni portuali, ma piuttosto del potenziamento e del riordinamento di quelle preesistenti.

La novità del provvedimento è dunque tutta di natura organizzativa; esso consisteva nella individuazione, tra i tanti minori scali attivi nel commercio delle derrate alimentari, di quelli meglio rispondenti allo scopo, *ad extrahenda victualia*, che in virtù anche della con-

formazione, ampiezza e produzione del loro hinterland, si vedevano ufficialmente riconosciuta questa funzione.

Veniva così creato un sottosistema di caricato del grano - rispetto al sistema dei grandi porti: Napoli, Bari, Brindisi, Palermo, Messina ecc. - che disegna una significativa geografia portuale in cui sono già visibili i successivi sviluppi storici, cioè il prevalere della parte peninsulare del regno su quella insulare, cioè sulla Sicilia.

Ad ogni *"nuovo"* porto corrispondeva un ambito regionale vocato alla produzione cerealicola destinata a costituire in esso. Ben tre erano gli scali autorizzati in Puglia: Regolis o Regola, corrispondente all'attuale Lido di Rivo; nel golfo di Manfredonia, Torre a Mare, a sud di Bari, e San Cataldo, anch'esso nelle vicinanze di Bari, come è detto esplicitamente, ad evitare confusioni con l'omonimo approdo pertinente a Lecce. Questo San Cataldo de Baro è stato identificato con lo scalo di punta Pinna, già utilizzato in epoca bizantina, dal 1046. La Capitanata, forte della produzione granaria delle sue nascenti masserie, faceva capo allo scalo di Rivoli.

Va però osservato che la sproporzione tra il numero dei nuovi porti in Puglia e i due della Sicilia, fa ritenere che una maggiore attenzione venisse riservata a quest'ultima in quanto area a vocazione agricola e con prospettive crescenti per l'esportazione in direzione di Venezia e forse addirittura verso l'Austria. Non è difficile collegare la dislocazione dei porti con lo sviluppo del sistema di masserie e di produzioni poste sotto il monopolio dello stato, anche perché non tutti quelli elencati sono effettivamente di nuova costruzione.

Il progetto, che prevede la costruzione di depositi e scaricatori granari, è particolarmente rivolto proprio alla

Puglia e in particolare alla Capitanata, che ha un porto tutto per sé. Il Tirreno, del resto, sta già diventando una via granaria collegata con Venezia e il Nord Europa. Mentre la Sicilia ha già una potente rete portuale che ospita, in porti separati, le navi delle Repubbliche marinare che qui fanno scafo.

Il provvedimento doveva restare in vigore solo per un quinquennio, durante il quale nei predetti porti era assicurata, tanto ai regnicoli che ai forestieri, la libertà di vendere, comprare ed esportare ogni genere di *victualia*, nonché gli animali non proibiti, cioè capre, pecore e porci. L'ordinanza era accompagnata dal divieto di effettuare queste operazioni nei porti da essa non contemplati.

Pare che essa sia stata rinnovata nel 1239, visti i positivi risultati conseguiti, sia per il fisco che per i sudditi del regno.

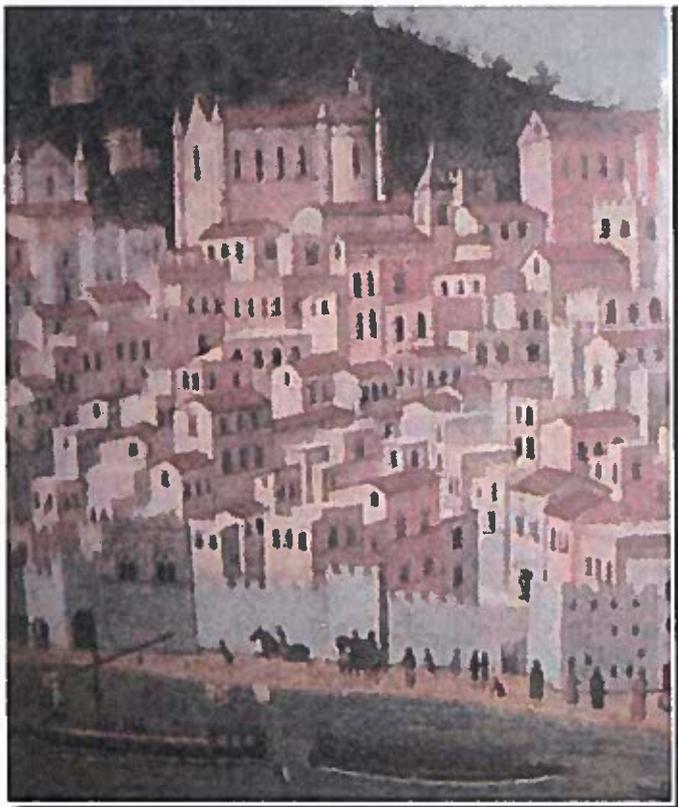
Il diritto di estrazione era fissato nella misura di 1/7 del valore in Calabria, Principato, Terra di Lavoro e Abruzzo; di 1/5 invece in Puglia e Sicilia, per la ragione che queste regioni *magis abundant victualibus*. Come vedremo, ad ognuno degli undici porti autorizzati era preposto un custode di nomina regia, che per la tenuta della contabilità era coadiuvato da un notaio.

Un illustre storico federiciano, Del Treppo, mette in relazione i due provvedimenti federiciani, la *Constitutio super massariis* e la *Constitutio novorum portuum*, che creano le basi giuridiche per il sistema produttivo del Regno alla rete mediterranea, i cui rapporti internazionali vengono demandati a mercanti, armatori, banchieri delle Repubbliche marinare, capaci di organizzare una rete globale, una specie di gigantesco *outsourcing* imperiale.

Nella visione strategica federiciano era già presente il nesso tra scali marittimi ed il sistema delle masserie statali, veri centri di pianificazione e controllo di una intera rete di unità produttive che possiamo sicuramente definire Distretti Logistici *ante litteram*.

L'*Ordinatio* prefigura un grande hub di rete, ma a gestione centralizzata fondata sul monopolio statale del commercio estero, interfacciato con la dinamica della flotta militare al comando di un potente Ammiragliato. Alla fine del Regno normanno il sistema portuale era incardinato ancora su pochi porti e l'intervento normativo regio puntò al miglioramento di alcune strutture portuali già importanti come Bari, Brindisi, Otranto, Napoli, Palermo, Messina, e nella creazione di nuovi arsenali a Gaeta, Salerno, Amalfi e nella stessa Napoli.

Figura cardine dell'ordinamento portuale federiciano era il *Magister Portularius*. L'ufficio aveva competenze



distrettuali con giurisdizione sui porti e sorveglianza sul *custodes portuum*, sull'andamento dei traffici marittimi e sulla riscossione dei diritti portuali. All'occorrenza poteva svolgere anche funzioni giurisdizionali nei confronti dei contravventori.

Originariamente il portulano, oltre ad essere il custode dei porti, sovrintendeva ai traffici delle merci applicando lo *ius dohanae*. Federico II prescrive norme particolari sugli scali e sullo sbarco delle merci da custodire nei fondaci.

Venne creata, dunque, una rete funzionariale su base locale, costituita da undici portulani - uno per ogni porto, con le eccezioni di Pozzuoli e Trapani - ai quali si affiancava un notaio per la redazione delle scritture contabili, che costituiva la prima fase tangibile di una politica di riforma del sistema commerciale del Regno in cui i magistri portulani diventavano allora i responsabili diretti della gestione dei commerci marittimi, sia per quanto riguardava l'esazione dei diritti di estrazione dei cereali, sia per la gestione dei meccanismi commerciali. La loro presenza si rendeva necessaria per adeguare la rete funzionariale alle nuove esigenze di politica economica del sovrano: infatti, l'impulso dato al commercio regio passava attraverso la creazione di una flotta mercantile affidata all'ammiraglio, la ristrutturazione dei fondaci regi, anche mediante il potenziamento dei *fundicarii*, i funzionari locali preposti alla loro gestione, e il controllo dei porti e dei

traffici marittimi, sia con i mercanti stranieri che per le merci di proprietà della Curia. I compiti dei *magistri portulani* erano quindi attinenti al controllo degli scali marittimi: essi dovevano nominare direttamente i *custodes portuum*, scelti tra persone "provvede e fedeli", tenere le scritture relative all'attività di tutti i porti sotto la loro giurisdizione, redatte dai notai, o raccogliero lo somme esatte in sede locale e utilizzarle su mandato della Curia regia; occasionalmente si occupavano anche della riscossione di tributi non derivanti direttamente dalle attività commerciali; a loro era infine affidata la manutenzione dei granai regi e degli approdi. Il rendiconto della loro amministrazione e tutti i registri contabili dovevano essere consegnati ai maestri razionali, altra carica con compiti di amministrazione finanziaria del Regno. Potevano anche concedere, su autorizzazione della Curia, le licenze di esportazione ed era loro affidato il carico cerealicolo in uscita dai granai regi; ciò spiega i loro frequenti contatti con l'ammiraglio, in relazione alla scelta delle rotte più opportune per vendere al miglior prezzo le scorte cerealicole regio, e alla protezione dei commerci pubblici a danno dei traffici mercantili gestiti in proprio dai mercanti stranieri.

Al portulano dovevano essere denunciate la quantità e il genere delle merci importate ed esportate via mare, il nome delle navi, compratore o destinatario delle merci, luogo di destino e permesso di importazione.

Alfonso Mignone

infrastrutture / porto&diporto

Trieste, azioni di marketing mirate sui mercati esteri

Tra i prossimi step: firma di un protocollo con Rfi e Regione Fvg per Campo Marzio, con cui triplicherà la movimentazione ferroviaria

Con la firma del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, è stato reso ufficiale il nuovo ruolo di Zeno D'Agostino quale presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, area che comprenderà oltre al porto di Trieste, anche Monfalcone e successivamente Porto Nogaro.

La notifica del decreto di nomina è pervenuta come di prassi nei giorni scorsi alla Torre del Lloyd.

Un nuovo incarico ricco di aspettative che vedrà D'Agostino impegnato su più fronti, primo fra tutti quello di integrare il porto di Trieste con le altre infrastrutture portuali regionali. Poi uno sguardo al futuro, con la necessità di attrarre nuovi investitori, rilanciando ulteriormente i traffici, le connessioni ferroviarie, lo sviluppo retroportuale, nonché l'immagine dello scalo sui mercati esteri, con azioni di marketing mirate.

"Sono onorato per l'incarico ricevuto - ha commentato D'Agostino - Ringrazio il Ministro Delrio, la Presidente della

Regione FVG Debora Serracchiani, i membri delle Commissioni parlamentari, tutti gli enti territoriali e le persone che hanno creduto in me due anni fa proponendo il mio nome per la guida del porto di Trieste. Dei progetti già avviati dal 2015 - continua il neo presidente - ve ne sono alcuni che daranno frutto a breve. Nel 2018 la piattaforma logistica sarà operativa ed arriveranno le prime nav. Abbiamo lavorato per modificare completamente l'organizzazione del lavoro, tanto che l'ALPT, l'agenzia per il lavoro portuale, è considerata una best practice a livello nazionale e 111 persone hanno avuto una stabilizzazione del contratto di lavoro".

"Uno dei prossimi step sarà l'adeguamento delle infrastrutture, come il progetto della Stazione di Campo Marzio. Nei prossimi giorni firmeremo un protocollo con la Regione FVG e RFI per la progettazione definitiva, con un investimento congiunto di circa 70 mln di euro, grazie al quale saremo in grado di movimentare il triplo dei treni che riusciamo a movimentare oggi".

Altro dato rilevante è la crescita esponenziale del traffico ferroviario, grazie anche alla manovra unica avviata nel 2015, che permette di dimezzare costi e tempi di lavoro. "Al 30 settembre abbiamo fatto 5600 treni, lo stesso numero ottenuto in 12 mesi, un anno fa. Viaggeremo al 30% in più come traffico ferroviario a fine 2016 e saremo il primo porto ferroviario d'Italia con treni internazionali, diretti prevalentemente sull'estero".

"Stiamo operando anche sul rilancio in chiave economica del punto franco e lo sviluppo delle attività connesse nel porto industriale. Il mercato segue elementi oggettivi - ha concluso D'Agostino - 18 metri di pescaggio e una capacità ferroviaria che non ha nessuno in alto Adriatico e quindi il mercato ci sta premendo. Su questo continueremo a focalizzarci per rilanciare Trieste e il suo porto. Ma soprattutto dietro ai numeri ci sono le persone, la nostra prima infrastruttura".

Cosimo Brudetti





“La nuova Silk Road promuove l'integrazione dei mercati e la distribuzione delle risorse. Si metteranno in moto opportunità, aumenti delle aree di investimento, la cooperazione tra industrie. Trieste è nella posizione geografica ideale per promuovere una logistica di livello europeo, anche grazie al suo Punto Franco”.

L'invito del presidente del Propeller Milano, Riccardo Fucchi è arrivato contestualmente all'incontro Hong Kong ed il Porto di Trieste sulla "Via della seta del XXI secolo" tenutosi al Porto Vecchio di Trieste e organizzato dal Propeller Club locale in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale. E proprio in questa direzione si sta muovendo l'attuale governance dell'Asp con il neopresidente Zeno D'Agostino, deciso a puntare sul regime fiscale agevolato per sviluppare la manifattura ed ulteriori traffici, ma anche su altre peculiarità dello scalo.

“Abbiamo lavorato intensamente sui collegamenti ferroviari. Oggi pos-

siamo fare questo genere di convegni – ha detto D'Agostino – perché, prima del marketing, abbiamo fatto logistica. Il vero asset di Trieste è il network intermodale: quest'anno saremo il primo porto d'Italia per numero di treni”.

Introducendo l'incontro, il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, aveva sottolineato l'importanza della collaborazione tra Italia e Cina e ricordato come, di recente, l'ambasciatore cinese in Italia Li Ruiyu, abbia espressamente citato il Porto di Trieste lungo la nuova Via della seta. Zerbini, però, ha anche sollecitato le imprese a fare presto perché quella degli investimenti cinesi è una realtà “già presente, non futuro. Nei Balcani alcune infrastrutture sono già state acquistate, altre stanno per essere costruite o ammodernate. Ma, a livello internazionale, decine e decine di miliardi di investimenti sono previsti nei prossimi 10 anni”.

“E' naturale che questa serie di opportunità non possono essere lasciate cadere dalla logistica italiana, all'interno della quale – ha aggiunto Zerbini

- Trieste può giocare un proprio, importante ruolo. Un ruolo che, con tutta evidenza, si fonda sul Porto e sulle sue caratteristiche, dai fondali naturali ai collegamenti naturali, uniche nell'Adriatico”.

L'incontro, aperto dai saluti del sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, e dal presidente di Confindustria Venezia Giulia, Sergio Razelo, ha visto susseguirsi gli interventi di Alice Choi, Deputy Representative Hong Kong Economic and Trade Office, Gianluca Mirante, direttore Italia di Hong Kong Trade Development Council (HKTDC) e, in video, di Stefano De Paoli, rappresentante in Italia di InvestHongKong.

Le relazioni, oltre a spiegare le linee di intervento per la “One road one belt” – una delle denominazioni per la Nuova Via della seta – hanno illustrato i vantaggi per le imprese che decidessero di investire o comunque fare business a Hong Kong. L'isola cinese, ma di fatto al di fuori della Cina, vuole infatti giocare fino in fondo il suo ruolo di connettore tra l'Europa ed il gigante asiatico.

Il Molo VI passa in mani turche

Trieste, la Parisi Spa ha venduto il 65% della società di gestione al colosso Ekol

Il Molo VI del porto di Trieste, da ieri, è turco al 65%. "Yalova Ru-Ro Terminali A.S." del grup-

po logistico turco Ekol ha acquisito il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals, socie-

tà che gestisce il Molo VI dove attraccano i traghetti e partono i treni del Gruppo Ekol e dalla

controllata Alternative Lines. Emt era finora controllata dalla triestina Francesco Parisi Spa.

■ TOMASIN A PAGINA 18

Il terminal traghetti di Trieste va ai turchi

Il gruppo logistico Ekol compra il 65% della società che gestisce il Molo VI finora controllata dalla Francesco Parisi

di Giovanni Tomasin

TRIESTE

«Costantinopoli è l'impero del mondo», tuonava Napoleone. Nel suo piccolo anche il porto di Trieste, pur senza feluca, è conscio dell'importanza della Turchia nell'ambito mediterraneo. Infatti da ieri il molo VI del porto cittadino è diventato turco al 65%. "Yalova Ru-Ro Terminali A.S." del Gruppo logistico turco Ekol ha acquisito il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals Spa, società che gestisce il Molo VI, dove attraccano le navi e partono i treni del Gruppo Ekol e dalla controllata Alternative Lines. In questo modo il porto di Trieste si conferma il più importante punto d'arrivo per i traffici turchi in Italia.

L'atto della firma è avvenuto a Trieste: Francesco Parisi di Casa di Spedizioni Spa, fino ad oggi l'azionista di maggioranza di Emt, e le finanziaria regionale Friulia Spa, hanno dato il benvenuto al nuovo socio, con l'augurio di po-

ter sostenere una crescita sana della società. La triestina Francesco Parisi è la casa di spedizioni più antica al mondo che opera nell'Europa Centrale dal 1807. Ahmet Musul, amministratore delegato del Gruppo Ekol, a Trieste per la formalizzazione degli atti ha dichiarato: «Siamo felici della conclusione di questa operazione che rappresenta un passaggio molto importante nello sviluppo delle nostre attività nello scalo giuliano». Per Francesco Parisi, presidente dell'omonima casa di spedizioni, «l'ingresso nel capitale di Emt della Ekol consolida una prospettiva di continuità, crescita ed ulteriori investimenti nella società per il beneficio di tutta la portualità triestina».

Estremamente soddisfatto anche il presidente dell'Autorità, Zeno D'Agostino: «Questa operazione rappresenta l'ennesimo riconoscimento dell'ottimo lavoro che il porto e gli operatori stanno facendo e porterà aumento dei traffici e delle possibilità di occupazione all'interno dello sca-

lo». Secondo il presidente «l'investimento di un grande gruppo internazionale come Ekol nel nostro scalo è garanzia di stabilità, sviluppo e ulteriori investimenti per il prossimo futuro». L'opinione dell'Autorità portuale è che quest'operazione consolida ulteriormente la posizione del porto di Trieste come il principale scalo di riferimento della sponda settentrionale del Mediterraneo per i traffici dell'autostrada del mare da e per la Turchia e per i servizi intermodali verso l'Europa.

Quattro sono le toccate settimanali che fanno capo alla compagnia armatoriale turca e collegano il porto di Haydarpasa (Istanbul), Izmir e il porto greco di Lavrio con Trieste. Ma già dal prossimo febbraio le toccate di Alternative Transport al molo VI diventeranno cinque, grazie al recente varo della nave ro-ro, Meleq, ultima nata in casa Ekol. Commenta l'Autorità portuale in un comunicato: «Gli investimenti del gruppo di

Istanbul sono stati resi possibili anche grazie agli ottimi servizi intermodali che collegano quotidianamente il molo VI con le principali destinazioni europee, tanto da farne il terminal più ferroviario dello scalo giuliano, con più del 90% della merce caricata via treno». Attualmente solo la Ekol gestisce dal terminal Emt quasi 50 treni la settimana in direzione dell'Europa centro orientale, tutti integrati con le navi ro-ro da e per la Turchia. A fronte di una concessione di 25 anni, il gruppo Emt, facente capo alla storica casa di spedizioni triestina Francesco Parisi, ha iniziato l'attività terminalistica al molo VI nel 2010, con 52 navi e 46 coppie di treni movimentati, diventati nel 2015 rispettivamente 182 e 1361. Francesco Parisi è stato anche presidente della federazione internazionale delle associazioni degli spedizionieri.

Con questa operazione, si rafforzano e si ampliano le attività di sviluppo del terminal con investimenti complessivi di Emt per circa 20 milioni di euro.

FRANCESCO PARISI
Per il gruppo di spedizioni triestino l'operazione rappresenta un'opportunità di crescita e di ulteriori investimenti nella portualità

IL GRUPPO EKOL
Lo scalo giuliano è un punto di riferimento nella sponda settentrionale del Mediterraneo per i traffici provenienti dal Bosforo

Il Piccolo



Trieste: una immagine del terminal traghetti del Molo VI finito sotto il controllo del gruppo logistico turco Ekol



Un traghetto turco ormeggiato alla banchina del Molo VI, a Trieste



Parisi: ho ceduto ai turchi per fare crescere il porto

Parla il numero uno della storica casa di spedizioni triestina: «Rischiavamo che accettassero altre offerte e si spostassero in una città concorrente»

Con l'acquisizione da parte del Gruppo **Ekol** della maggioranza di Europa multipurpose terminal lo scalo di **Trieste** è sempre più straniero

di **Silvio Maranzana**

► TRIESTE

La Mezzaluna sventola sul porto di Trieste. Con l'acquisizione da parte del Gruppo Ekol della maggioranza di Europa multipurpose terminal, la società terminalista fondata da Francesco Parisi, i turchi controllano ormai mezzo porto di Trieste. Il colosso Ekol, il gruppo logistico che cresce più velocemente in Europa, ha acquisito il 65% del capitale sociale di Emt attraverso la controllata Yalova ro-ro terminal. In mano a Parisi, presidente della storica casa di spe-

dizioni che opera nell'Europa centrale fin dal 1807, è rimasto solo il 18,33% della società, mentre il 16,66% sarà mantenuto da Friulia, la finanziaria della Regione, fino al 2019. Esber Horasan, international transport manager di Ekol logistics che sta per trasferirsi a Trieste con la famiglia, diverrà l'amministratore delegato di Emt, mentre Ahmet Musul, ceo del Gruppo Ekol, ne diverrà presidente. Nel consiglio di amministrazione che sarà composto da sette persone entreranno oltre allo stesso Parisi, anche Walter Duzzai responsabile della sede di Trieste di Parisi Group.

«In questi ultimi anni - spiega Francesco Parisi - il Gruppo Ekol ha acquisito sempre più rilievo ed è divenuto il cliente dominante di Emt, grazie anche allo sviluppo dei traffici intermodali. Tranne qualche toccata spot, tutte le linee regolari di traghetto sono coperte dalla compagnia Alternative Transport che è una controllata del Gruppo Ekol al quale va riferito anche quasi il 70% dei treni che poi raggiungono molte destinazioni del Centro-Est Europa. Avevamo proposto un prolungamento del contratto per tre

anni, loro però intendevano assicurarsi un periodo notevolmente più lungo per cui un loro ingresso molto più massiccio nel capitale sociale è stato un'evoluzione quasi naturale, come del resto è già avvenuto con i terminal della Samer e della Timt (che a propria volta, come si legge qui sotto sono sotto controllo turco)».

Con il passaggio della maggioranza del Molo Sesto si ammaina anche l'ultima bandiera triestina dai principali terminal del porto. «Certamente vi è anche un aspetto sentimentale da tener presente - specifica Parisi - ma in questo modo, forse paradossalmente, abbiamo fatto il bene da Trieste in quanto ad Ekol erano già giunte offerte importanti e sostanziose da altri porti concorrenti. Lo ha ben messo in rilievo da subito lo stesso presidente **del'Autorità**

Zeno D'Agostino: l'ingresso in forze di un grande gruppo internazionale come Ekol porterà aumento dei traffici e possibilità di nuova occupazione all'interno dello scalo. Non è un mistero che i turchi stiano già pianificando nuovi investimenti in particolare sulla piastra ferroviaria. Quanto al nostro Gruppo - ha concluso Francesco Pa-

risi - comunque continuerà a mantenere una collaborazione molto stretta con Emt. Cureremo l'aspetto doganale e anche quello di agenzia tramite Agenzie marittime riunite, che è una delle nostre società».

Attualmente la sola Fikol gestisce dal terminal Emt quasi 50 treni la settimana in direzione Centro Est Europa, tutti integrati con le navi ro-ro da e per la Turchia. Sono quattro le toccate settimanali al terminal triestino delle navi che fanno capo al Gruppo e che collegano i porti turchi di Haydarpasa (Istanbul) e Izmir e il porto greco di Lavrio con Trieste. Ma già dal prossimo febbraio le toccate di Alternative Transport al Molo VI diventeranno cinque grazie al recente varo della nave ro-ro Meleg.

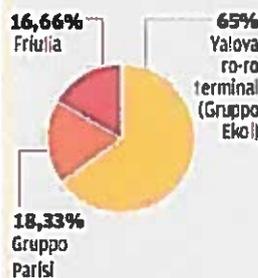
A fronte di una concessione di 25 anni, il gruppo Emt ha iniziato l'attività terminalistica al molo VI nel 2010, con 52 navi e 46 coppie di treni movimentati, diventati nel 2015 rispettivamente 182 e 1361. Con questa operazione, si rafforzano e si ampliano le attività di sviluppo del terminal con investimenti complessivi di Emt per circa 20 milioni di euro.



Francesco Parisi (a destra) con Ahmet Musul, numero uno di Ecol, durante la firma per il passaggio delle quote di Emt

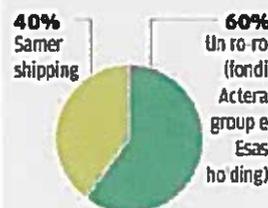
TERMINAL TRIESTINI DELL'AUTOSTRADA DEL MARE CON LA TURCHIA

EUROPA MULTIPURPOSE TERMINAL (MOLO SESTO)
nuova composizione societaria



Presidente Ahmet Musul
amministratore delegato Esber Horasan
consiglieri di amministrazione
Francesco Parisi, Walter Buzzai

SAMER SEAPORT & TERMINALS
(RIVA TRAIANA E MOLO QUINTO)



TIMT
(ORMEGGI TRA I MOLI SESTO E SETTIMO)



Porti: Trieste, turchi Ekol acquistano 65% società Molo VI

Intesa sottoscritta con Parisi (Emt) e finanziaria Friulia



(ANSA) - TRIESTE, 7 DIC - La società "Yalova Ro-Ro Terminali As" del Gruppo logistico turco Ekol, ha acquisito il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals SpA (Emt), società che gestisce il molo VI nel porto di Trieste, dove attraccano le navi e partono i treni del Gruppo e dalla controllata Alternative Lines.

La firma è avvenuta ieri a Trieste da parte di Francesco Parisi Casa di Spedizioni Spa, fino ad oggi azionista di maggioranza di Emt, e Friulia, finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, che detiene quote della società.

Ahmet Musul, CEO del Gruppo Ekol, si è detto "felice della conclusione di questa operazione che rappresenta un passaggio molto importante nello sviluppo delle nostre attività nello scalo giuliano". Per Francesco Parisi, presidente dell'omonima casa di spedizioni, "l'ingresso nel capitale di Emt della Ekol consolida una prospettiva di continuità, crescita ed ulteriori investimenti nella società per il beneficio di tutta la portualità triestina". (ANSA).

PORTO DI TRIESTE: IL GRUPPO TURCO EKOL ACQUISISCE LA QUOTA DI MAGGIORANZA DI EMT



TRIESTE – Trieste si conferma porto leader per i traffici della Turchia verso il continente europeo: “Yalova Ro-Ro Terminali A.S.” del Gruppo logistico turco EKOL, ha acquisito il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals SpA, società che gestisce il molo VI nel porto di Trieste, dove attraccano le navi e partono i treni del Gruppo EKOL e dalla controllata Alternative Lines.

L’atto della firma è avvenuto ieri a Trieste: Francesco Parisi, Casa di Spedizioni S.p.A., fino ad oggi l’azionista di maggioranza di EMT, e Friulia S.p.A., finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, hanno dato il benvenuto al nuovo socio, con l’augurio di poter sostenere una crescita sana della Società. Ahmet Musul, CEO del Gruppo Ekol, a Trieste per la formalizzazione degli atti ha dichiarato: “Siamo felici della conclusione di questa operazione che rappresenta un passaggio molto importante nello sviluppo delle nostre attività nello scalo giuliano.”

Per Francesco Parisi, presidente dell’omonima casa di spedizioni, “l’ingresso nel capitale di EMT della EKOL consolida una prospettiva di continuità, crescita ed ulteriori investimenti nella società per il beneficio di tutta la portualità triestina”.

Estremamente soddisfatto anche il presidente dell’Authority, Zeno D’Agostino: “Questa operazione rappresenta l’ennesimo riconoscimento dell’ottimo lavoro che il porto e gli operatori stanno facendo e porterà aumento dei traffici e delle possibilità di occupazione all’interno dello scalo. L’investimento di un grande gruppo internazionale come Ekol nel nostro scalo, è garanzia di stabilità, sviluppo e ulteriori investimenti per il prossimo futuro”.

Quest’operazione consolida ulteriormente la posizione del Porto di Trieste come il principale scalo di riferimento della sponda settentrionale del Mediterraneo per i traffici dell’autostrada del mare da e per la Turchia e per i servizi intermodali verso l’Europa. 4 sono le toccate settimanali che fanno capo alla compagnia armatoriale turca e collegano il porto di Haydarpaşa (Istanbul), Izmir e il porto greco di Lavrio con Trieste. Ma già dal prossimo febbraio le toccate di Alternative Transport al Molo VI diventeranno 5, grazie al recente varo della nave ro-ro, Meleq, ultima nata in casa Ekol.

Gli investimenti del Gruppo di Istanbul sono stati resi possibili anche grazie agli ottimi servizi intermodali che collegano quotidianamente il molo VI con le principali destinazioni europee, tanto da farne il terminal più ferroviario dello scalo giuliano, con più del 90% della merce caricata via treno. Attualmente solo la Ekol gestisce dal terminal EMT quasi 50 treni la settimana in direzione Centro Est Europa, tutti integrati con le navi Ro-Ro da e per la Turchia.

A fronte di una concessione di 25 anni, il gruppo EMT, facente capo alla storica casa di spedizioni triestina Francesco Parisi, ha iniziato l’attività terminalistica al molo VI nel 2010, con 52 navi e 46 coppie di treni movimentati, diventati nel 2015 rispettivamente 182 e 1361. Con questa operazione, si rafforzano e si ampliano le attività di sviluppo del terminal con investimenti complessivi di EMT per circa 20 milioni di euro.

INVESTIMENTI STRANIERI NEL PORTO DI TRIESTE



da sx: Francesco Parisi e Ahmet Musul durante la firma

IL GRUPPO TURCO EKOL ACQUISISCE LA QUOTA DI MAGGIORANZA DI EMT, TERMINALISTA DEL MOLO VI

Trieste, 7 dicembre 2016 - Si conferma porto leader per i traffici della Turchia verso il continente europeo: **“Yalova Ro-Ro Terminali A.S.”** del Gruppo logistico turco **EKOL**, ha acquisito il 65% delle quote di **Europa Multipurpose Terminals SpA**, società che gestisce il molo VI nel porto di Trieste, dove attraccano le navi e partono i treni del Gruppo EKOL e dalla controllata Alternative Lines.

L'atto della firma è avvenuto ieri a Trieste: Francesco Parisi, Casa di Spedizioni S.p.A., fino ad oggi l'azionista di maggioranza di EMT, e Friulia S.p.A., finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, hanno dato il benvenuto al nuovo socio, con l'augurio di poter sostenere una crescita sana della Società.

Ahmet Musul, CEO del Gruppo Ekol, a Trieste per la formalizzazione degli atti ha dichiarato: *“Siamo felici della conclusione di questa operazione che rappresenta un passaggio molto importante nello sviluppo delle nostre attività nello scalo giuliano.”*

Per **Francesco Parisi, presidente dell'omonima casa di spedizioni**, *“l'ingresso nel capitale di EMT della EKOL consolida una prospettiva di continuità, crescita ed ulteriori investimenti nella società per il beneficio di tutta la portualità triestina”*.

- segue

Estremamente soddisfatto anche il **presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino**: *“Questa operazione rappresenta l'ennesimo riconoscimento dell'ottimo lavoro che il porto e gli operatori stanno facendo e porterà aumento dei traffici e delle possibilità di occupazione all'interno dello scalo. L'investimento di un grande gruppo internazionale come Ekol nel nostro scalo, è garanzia di stabilità, sviluppo e ulteriori investimenti per il prossimo futuro”*.

Quest'operazione consolida ulteriormente la posizione del Porto di Trieste come il principale scalo di riferimento della sponda settentrionale del Mediterraneo per i traffici dell'autostrada del mare da e per la Turchia e per i servizi intermodali verso l'Europa.

4 sono le toccate settimanali che fanno capo alla compagnia armatoriale turca e collegano il porto di Haydarpaşa (Istanbul), Izmir e il porto greco di Lavrio con Trieste. Ma già dal prossimo febbraio le toccate di Alternative Transport al Molo VI diventeranno 5, grazie al recente varo della nave ro-ro, Meleq, ultima nata in casa Ekol.

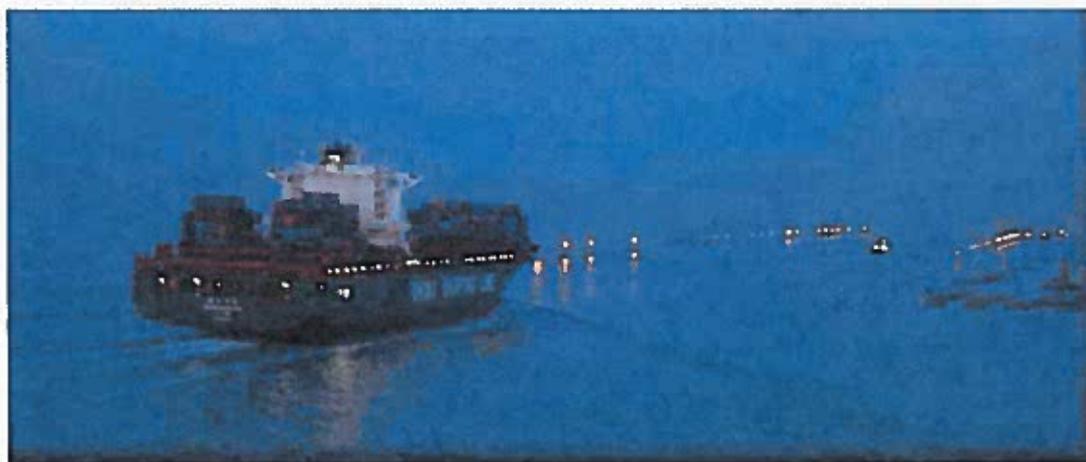
Gli investimenti del Gruppo di Istanbul sono stati resi possibili anche grazie agli ottimi servizi intermodali che collegano quotidianamente il molo VI con le principali destinazioni europee, tanto da farne il terminal più ferroviario dello scalo giuliano, con più del 90% della merce caricata via treno.

Attualmente solo la Ekol gestisce dal terminal EMT quasi 50 treni la settimana in direzione Centro Est Europa, tutti integrati con le navi Ro-Ro da e per la Turchia.

A fronte di una concessione di 25 anni, il gruppo EMT, facente capo alla storica casa di spedizioni triestina Francesco Parisi, ha iniziato l'attività terminalistica al molo VI nel 2010, con 52 navi e 46 coppie di treni movimentati, diventati nel 2015 rispettivamente 182 e 1361. Con questa operazione, si rafforzano e si ampliano le attività di sviluppo del terminal con investimenti complessivi di EMT per circa 20 milioni di euro.

propeller / porto&diporto

Venezia, fumi e grandi navi confronto tecnici - operatori



“L'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico navale” è stato il tema del meeting organizzato dall'International Propeller Club Port of Venice tenuto lo scorso 22 novembre presso l'hotel Bologna (West Bestem) di Mestre. “Il tema di questo meeting, organizzato in stretta collaborazione con Atena e l'Ordine degli Ingegneri, è di stretta attualità ma soprattutto determinante per dare corrette risposte ai tanti interrogativi o, peggio, a posizioni spesso contrastanti, per risolvere il problema dell'inquinamento dai fumi delle navi anche in rapporto allo sviluppo del traffico crocieristico e mercantile del porto di Venezia (n.d.r. con alcune compagnie crocieristiche è stato sottoscritto l'accordo Blu Flag) – spiega Massimo Bernardo presidente del Port of Venice - nonché dei servizi urbani acquei di linea nella laguna e nei canali cittadini”. Dopo gli interventi introduttivi dei presidenti del Propeller Massimo Bernardo e di Atena Walter Prendin, hanno relazionato Roberto Formentini, membro dell'Associazione Italiana di Tecnica Navale, Marco Seppi di Mestre e Andrea Galuppo di Ship Tecnical dello studio di ingegneria di S.T.S di Marghera.

I temi trattati: Quadro normativo di riferimento in tema di inquinamento atmosferico prodotto dalle navi: disciplina internazionale, comunitaria e nazionale; Le recenti pronunce giurisprudenziali in tema di limite del tenore

di zolfo nei combustibili utilizzati dalle navi-crociera, con particolare attenzione alla contraddizione tra la normativa comunitaria/nazionale e la disciplina internazionale (Convenzione Marpol); Tecnologie di ultima generazione per l'abbattimento degli inquinanti atmosferici navali.

“L'argomento è molto vasto, e pertanto è stata presentata una panoramica delle varie norme in vigore, sia per quanto riguarda l'inquinamento del mare, sia per l'inquinamento atmosferico, nel complesso della normativa internazionale denominata Marpol, emanata dall'IMO e delle norme Comunitarie aggiuntive – ha spiegato Roberto Formentini – mentre, a conclusione della panoramica della MARPOL nel suo complesso, sono stati illustrati altri studi tuttora in corso, tra i quali molto importante quello del trattamento delle acque di zavorra”.

La relazione dell'avvocato Marco Seppi ha avuto ad oggetto due recenti sentenze, emesse dal Tribunale di Genova (la n. 247 del 5.2.2016) e dal Tribunale di Venezia (la n. 2580 del 20.9.2016), con cui, in entrambe le vertenze, sono state rigettate le opposizioni avverso le ordinanze - ingiunzione emesse dalle Capitanerie di Porto a carico di navi da crociera per aver fatto uso di combustibile liquido con tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa. Dette ordinanze sanzionavano la violazione del disposto di cui all'art.

295, co. 6, D. Lgs n. 152/2006 (norma che ha recepito la Direttiva Europea 1999/32Ce del Consiglio del 28 aprile 1999), in quanto era stato accertato l'impiego di combustibile avente un tenore di zolfo superiore al limite prescritto dalla normativa europea. Sono state analizzate le questioni della assimilazione, operata dalla giurisprudenza, delle navi da crociera alle navi passeggeri di linea (con conseguente applicazione dei limiti anzidetti) ed il contrasto di dette normative con la convenzione internazionale di Marpol, che prescrive un limite ben superiore, fino al 4,5% in massa.

Molto tecnica la relazione di Andrea Galuppo che ha affermato: “Le sostanze inquinanti attualmente soggette a restrizioni normative in campo marittimo da parte della Convenzione Internazionale sull'inquinamento (Marpol) e da parte delle varie Autorità Portuali sono gli ossidi di azoto e gli ossidi di zolfo. Non sono previsti limiti per le emissioni di particolato. La formazione degli ossidi di zolfo e del particolato è funzione diretta del tenore di zolfo nel combustibile: l'intervento più efficace è quindi quello di utilizzare combustibili a basso tenore di zolfo come il marine gas oil o il gas naturale; in alternativa è possibile “lavare” i fumi di scarico tramite impianti scrubber, soluzione che permette anche l'abbattimento del particolato”.

RedMar

shipping / porto&diporto

Il porto di Venezia perde il servizio per il Far East

L'abbandono - si spera temporaneo - dello scalo di Venezia da parte della linea diretta con il Far East è un "disastro" tanto annunciato da tempo, quanto evitabile restituendo al porto con il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) l'accessibilità nautica oggi sacrificata al MOSE.

Purtroppo in attesa del VOOPS la nave che da 6500 teu passa a 10.000 teu non giungerà più a Marghera perché non ha più modo di entrare e uscire a pieno carico dalla banchine lagunari. Non per mancanza di mercato, anzi, ma per i limiti fisici che lo scalo ha, nonostante l'ingente lavoro di escavo e modernizzazione delle banchine realizzati in questi anni da **Autorità Portuale** e dagli operatori che hanno fatto di Venezia il secondo più efficiente scalo dopo Genova per la movimentazione container (dati **Contrasporto** presentati al **Forum di Cornobbio**).

Una notizia purtroppo attesa che nuoce all'economia portuale, ma molto di più alla manifattura e alle altre attività produttive dell'intero Nordest e della Lombardia orientale.

La nave infatti scalerà solo Capodistria per servire dal Nord Adriatico orientale i mercati austriaci e dell'Est Europa. I mercati oggi serviti da Venezia (Planura Padana, Svizzera, e Sud della Germania) verranno parzialmente

raggiunti con un feeder da Capodistria, ma sono destinati a tornare ad essere serviti dagli scali dell'Alto Tirreno (se non da quelli del mar del Nord via Gotardo).

Una scelta che **Autorità Portuale**, assieme a Confetra ha stimato costerà alle sole imprese del nord est non meno di 10 milioni di euro all'anno di maggiori costi di trasporto.

Maggiori costi e minor competitività che l'intero nord est dovrà sopportare per ogni anno di ritardo nella realizzazione del sistema portuale offshore-onshore capace di restituire a Venezia, ma anche a Chioggia, Portolevante e Mantova, quella capacità di attrazione dei traffici fondamentale per la crescita dell'economia delle industrie che su essa si basano.

"Una miopia delle autorità "competenti" che sta costando molto cara all'economia veneta e del Nord Est - affermano i verti del **Autorità Portuale** di Venezia - una profezia da tempo annunciata, che non avremmo mai voluto vedere realizzarsi e alla quale speriamo si voglia dare presto risposta con la realizzazione del VOOPS".

Anche Confetra Nord Est si è detta preoccupata per lo spostamento da Venezia a Capodistria della linea diretta con il Far East chiedendo che il Governo autorizzi subito il Porto offshore e l'adeguamento della conca di

Malamocco.

Confetra Nord Est ha espresso la sua profonda preoccupazione per la notizia della decisione di Cma-Gcm di spostare - si spera temporaneamente - da Venezia a Capodistria il porto di arrivo della linea diretta con il Far East. Una delle ragioni che motivano questa scelta da parte dell'armatore, è la decisione di utilizzare, in una ottica di ottimizzazione dei costi e dell'offerta, una nave da 10.000 TEU anziché la consueta portacontainer da 6500 TEU di capacità. Nave che, come Confetra ha più volte ricordato in passato, non può più entrare in porto a causa delle dimensioni incompatibili con quelle permesse dalle barriere mobili del Mose a Malamocco e dalla stessa conca di navigazione.

E' del tutto evidente che questa situazione si potrebbe ripetere in futuro, per altre navi ed altri armatori, con un gravissimo ed irreparabile danno non solo alle attività del Porto di Venezia ma a tutta l'economia del Nord Est.

"E' quindi urgentissimo che il Governo assicuri - secondo l'Associazione del Nord Est - in modo chiaro ed inequivocabile le condizioni perché il Porto di Venezia possa continuare ad operare e a svilupparsi. Condizioni che significano realizzazione del porto offshore - on shore e adeguamento della conca di navigazione a Malamocco.

In attesa dell'offshore questo costerà alle industrie del Nord Est almeno dieci milioni di euro all'anno per maggiori costi di trasporto



È altrettanto importante, però che nel frattempo, siano messe in atto tutte le misure possibili per rendere il più agevole possibile l'ingresso delle navi in Porto di Venezia, anche nelle condizioni meteo difficili tipiche del periodo invernale, ad esempio realizzare il sentiero luminoso nel canale Malamocco per garantire l'accesso delle navi anche con la nebbia. Cosa che l'Autorità Portuale avrebbe dovuto e potuto attuare già da tempo».

Allo stesso tempo Confetra Nord Est invita tutto il mondo produttivo del Nord Est e della Lombardia orientale a difendere il ruolo svolto dal Porto di Venezia per l'economia dell'area. La linea diretta con il Far East, spostata a Capodistria (e quindi in un porto straniero, con un danno quindi anche per l'erario italiano) è particolarmente importante perché assicura un "transit time" eccezionale da e per i porti fondamentali del Far East come Singapore, Hong Kong e quelli cinesi. Lo spostamento a Capodistria, provocherà un aumento dei tempi annullando i vantaggi rispetto ai porti del Tirreno e del Nord Europa. Il porto di Venezia sarà infatti collegato con il terminal sloveno da una nave fe-

eder di piccole dimensioni, ma questo comporterà una doppia movimentazione dei container e transit time più lunghi. È sempre più evidente come l'assenza di decisioni chiare e precise sul futuro assetto del Porto abbia già oggi ricadute negative sulla sua attività.

Le perplessità sollevate da Confetra Nordest sulle criticità invernali sembrano essere state recepite dalla Port Authority lagunare che, in collaborazione con gli operatori portuali e la Capitaneria di porto, ha studiato e realizzato una soluzione con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione in caso di scarsa visibilità e di rendere le informazioni disponibili a tutta la flotta e gli operatori.

Un lavoro effettuato per limitare al minimo le chiusure del porto di Venezia visto quanto successo nel 2015 quando a causa di forti nebbie la chiusura del porto di Venezia si è verificata in circa 20 giorni. La prima azione intrapresa è stata quella di installare cinque centraline costituite da sensori di visibilità lungo il canale Malamocco Marghera, di cui una comprensiva di stazione meteorologica.

I sensori permetteranno di misurare con precisione il grado di visibilità (intensità nebbia e presenza di banchi lungo tutto il percorso) mentre la stazione meteo fornisce anche dati relativi a direzione e velocità del vento, tempe-

ratura dell'aria, umidità relativa e pressione dell'aria.

L'installazione è stata completata negli scorsi giorni e oggi gli utenti autorizzati possono consultare i dati in tempo reale su una applicazione dedicata che consente di comunicare le informazioni tramite il segnale internazionale AIS in dotazione a tutte le flotte.

Proprio nel "web" sta la novità di Venezia, destinata a fare scuola anche negli altri porti italiani che devono confrontarsi con le restrizioni legate a condizioni meteo marine avverse.

L'intero progetto, per un investimento di circa 200 mila euro, è stato realizzato in stretta collaborazione con il Comando Generale della Capitaneria di Porto e la CdP di Venezia, con le quali è stato implementato un protocollo di interscambio dati - compatibile con tutti gli standard nazionali e internazionali della navigazione - che consentirà alle navi (e alle compagnie), agli operatori e ai responsabili della sicurezza di sapere sempre e in tempo reale le condizioni meteorologiche del porto di Venezia predisponendo l'ingresso in sicurezza.

Un lavoro che porterà, dopo la necessaria fase di sperimentazione, anche a valutare le possibili modifiche alle ordinanze di accesso al porto in caso di nebbia per garantire sempre più efficienza allo scalo veneziano.

Sandro Minardo

armamento / porto&diporto

Venezia centro dello shipping e dei trasporti internazionali

Oltre 500 delegati provenienti da tutta Europa riuniti in laguna per la XX Euromed Convention

Oltre 500 delegati provenienti da tutta Europa e 15 relatori di fama internazionale. Sono questi i numeri della XX Euromed Convention "From Land to Sea", svoltasi nella città lagunare e organizzata dal Gruppo Grimaldi, che per l'occasione ha riunito presso l'hotel Hilton Molino Stucky i principali esponenti della politica dei trasporti e i più importanti rappresentanti della logistica, della portualità e del settore marittimo dell'area euro-mediterranea.

Fulcro del dibattito - come suggerisce lo stesso titolo della convention "From Land to Sea" - è stato lo sviluppo delle Autostrade del Mare, nate da una precisa istanza dell'UE in merito alla necessità di ridurre le forti emissioni di CO2 generate dal trasporto merci via terra. Il trasporto marittimo a corto raggio consente, infatti, di ridurre del 40% le emissioni inquinanti, oltre a comportare evidenti benefici in termini

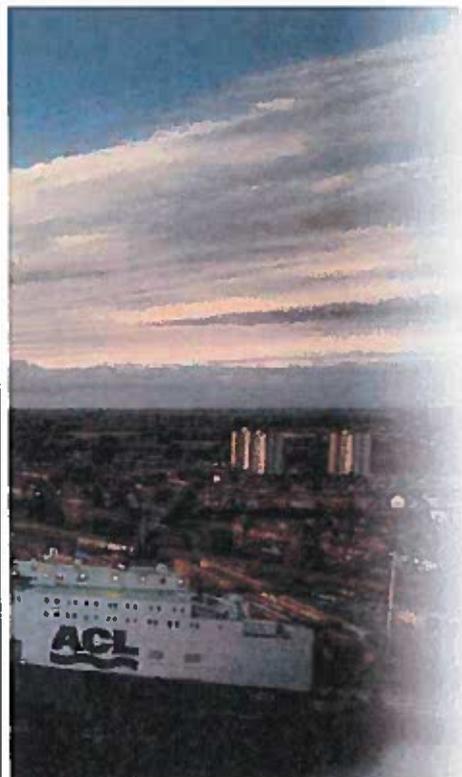


La premiazione dell'Automotive Global Awards a Costantino Baldissara secondo da sinistra

economici e sociali.

Pioniere e leader mondiale per le Autostrade del Mare è proprio il Gruppo Grimaldi, grazie alla sua rete di collegamenti short sea: una rete di 100 collegamenti marittimi per il trasporto delle merci attraverso Mar Mediterraneo,

Mar Baltico e Mar del Nord. Nel discorso che ha rivolto a tutti i presenti, l'Amministratore Delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi ha dichiarato: "Grazie agli ingenti investimenti in nuove navi e al lancio di vari collegamenti nel Mediterraneo, nei primi otto mesi



Francesca Marino

del 2016 il nostro Gruppo ha riportato una crescita del volume di merce rotabile e passeggeri, rispettivamente del 20% e del 90%, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Incoraggiati dalla calorosa risposta della clientela, il nostro Gruppo rilancia e annuncia l'avvio di innovativi collegamenti, ovvero di linee di cabotaggio continentale tra Nord e Sud Italia sulle dorsali adriatica e tirrenica, nonché un ambizioso piano di ordini di navi ro/ro e ro/pax destinato a rivoluzionare gli standard di competitività ed ecosostenibilità del settore per gli anni a venire".

A fargli eco è stata Simona Vicari, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: "Il Gruppo Grimaldi è un esempio fortemente positivo per i giovani imprenditori in quanto dimostra che in questo Paese si può fare impresa. Non a caso è ripetutamente citato nei documenti ufficiali della Commissione Europea

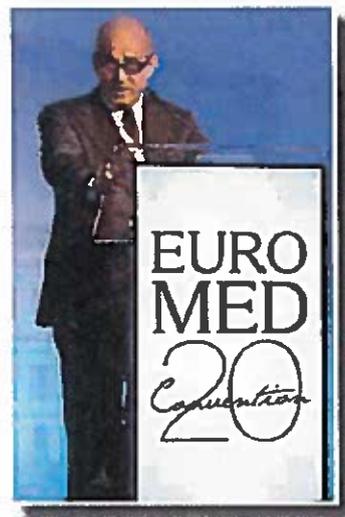
come "best practice" per le Autostrade del Mare. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e tutto il Governo sono da sempre impegnati, insieme agli operatori e alle associazioni di categoria, sul fronte della logistica e della portualità, settori trainanti per l'economia italiana".

I lavori della XX Euromed Convention hanno quindi avuto inizio con il saluto dell'Assessore Comunale allo Sviluppo Economico del territorio Simone Venturini, in rappresentanza del Sindaco di Venezia Luigi Brugnarò: "Siamo orgogliosi di ospitare per la prima volta nella nostra città il Gruppo Grimaldi per la ventesima edizione della Euromed Convention. Venezia è consapevole dell'importanza del suo porto e sta dimostrando da tempo una forte volontà nel riscoprire la sua vocazione portuale sia passeggeri che merci".

A seguire, dopo i discorsi di Emanuele Grimaldi e del Sottosegretario Simona Vicari, la prima tavola rotonda, dal titolo "Autostrade del Mare nel Mediterraneo: quale ruolo per l'Italia?" moderata dal giornalista de Il Sole 24 Ore, Raoul De Forcade. Al dibattito hanno preso parte lo stesso Sottosegretario Vicari, Paolo Costa (Presidente dell'Associazione Portuali di Venezia), Andrea Annunziata (Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno), Pierre Lahutte (Presidente di IVECO), Thomas Baumgartner (Presidente dell'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici - ANITA), Antonio Cancian (Presidente di Reti Autostrade Mediterranee) e Guido Grimaldi (Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi).

La seconda tavola rotonda, interamente dedicata alle nuove normative ambientali, ha visto la partecipazione di Peter Weiss (Head of Supply Chain Management di Fiat Chrysler Auto), Ugo Salerno (Presidente e Amministratore Delegato del RINA - Registro Navale Italiano), Patrick Vermoeven (Segretario Generale di ECSA - Associazione Europea Armatori), Mike Sturgeon (Direttore Esecutivo di ECG), Eddy Bruyninckx (Presidente dell'Associazione Portuali di Anversa) e Emanuele Grimaldi (Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi). Moderatore l'ex Segretario Generale dell'ECSA, Alfons Guinier.

La Convention Euromed è stata anche l'occasione, durante una conferenza stampa in cui hanno preso parte Guido Grimaldi (Gruppo Grimaldi) e Maurizio Boschiero (Venice Ro-Port, Gruppo Mariovani), che i due gruppi intendono annunciare per il prossimo futuro una più stretta ed organica collaborazione e sviluppo, stante l'attuale



Emanuele Grimaldi

collaborazione iniziata lo scorso anno con l'approdo al Terminal Fusina delle prime navi Grimaldi.

Questa sinergia si baserà principalmente sullo sviluppo degli accordi commerciali, sull'incremento del traffico e dei servizi Grimaldi facenti capo al Terminal Fusina, sull'analisi del possibile coinvolgimento societario della Grimaldi nella Venice Ro-Port (società di gestione del terminal) sull'analisi congiunta tra i due Gruppi della possibilità di incrementare il numero delle toccate e dei servizi previsti per l'approdo al terminal veneziano e infine sullo sviluppo del traffico intermodale nave-treno, nuovi collegamenti con nord Europa e corridoi TEN-T.

L'eccellenza dell'imprenditoria italiana e napoletana viene confermata anche attraverso l'assegnazione di premi internazionali che il Gruppo Grimaldi raccoglie nelle sedi più prestigiose: uno di questi è il Premio Logistico dell'anno agli Automotive Global Awards di Londra. Nella maestosa cornice del Claridge Hotel, è stato assegnato a Costantino Baldissara, manager del Gruppo, il premio di "Logistico dell'anno" per il suo eccezionale impegno nella gestione dei servizi del Gruppo Grimaldi attraverso una piattaforma globale.

Gli "Automotive Global Awards" vengono assegnati annualmente da una giuria specializzata che individua le varie eccellenze mondiali della "supply chain" automobilistica.

Costantino Baldissara ha iniziato a lavorare per il Gruppo Grimaldi nel 1992 e ha una vasta esperienza nel settore della logistica e dello shipping. È il massimo responsabile delle attività commerciali del Gruppo Grimaldi in

segue



qualità di direttore commerciale, logistico e operativo. Inoltre sovrintende diversi uffici del gruppo che si occupano di questioni quali i servizi di linea, prevenzione dei rischi, relazioni esterne e ricerca. È stato amministratore delegato di "Grimaldi & Suardiaz spa" e membro del consiglio di amministrazione delle società di trasporto e logistica "Trive Espana" e "Trive Portugal".

Attualmente è presidente della società danese "SAL" (Scandinavian Auto Logistics), presidente della "Automar Spa", presidente della "Ghianda srl", vice presidente di "PET" (Palermo Euro Terminal), vice presidente di "Auto Terminal Giulia Tauro Spa", amministratore delegato di "Sintermar Spa", amministratore delegato di "Coil srl", consigliere di amministrazione di "Autuori srl", consigliere di amministrazione di "Brucato Data srl", e membro del consiglio di "SAT" (Salerno Terminal Auto).

Inoltre Costantino Baldissara è anche co-presidente di "General Motors Europe Logistics Supplier Council", ed è stato membro del "General Motors Global Logistics Council". È "past president" di "ECG" (Association of European Vehicle Logistics). Il manager di Grimaldi ha dato un importante apporto nei difficili momenti attraversati

dal settore sia sul fronte della produzione che nel comparto automotive.

Questo autunno ha visto anche un altro riconoscimento per la compagnia armatoriale napoletana che si è aggiudicata il World Travel Leaders Award 2016. La giuria di esperti, di cui fanno parte rappresentanti del World Travel Market di Londra (la più importante manifestazione fieristica del settore del turismo a livello mondiale) e dell'Etoa (Associazione Europea del Tour Operator), ha motivato la sua scelta sottolineando l'importanza, in termini di mobilità o di sviluppo del mercato turistico, delle nuove rotte marittime inaugurate da Grimaldi Lines nel 2016 verso Sardegna e Sicilia e il costante impegno profuso dalla Compagnia per la sostenibilità ambientale. L'ambito riconoscimento è stato ritirato da Francesca Marino, Passenger Department Manager di Grimaldi Lines, che ha commentato: "Il World Travel Leaders Award è un riconoscimento di grande prestigio, che oggi siamo orgogliosi di ricevere. Le nuove rotte Livorno-Olbia e Civitavecchia-Olbia, che abbiamo inaugurato nel primo semestre di quest'anno, hanno segnato una vera e propria svolta nel panorama dei collegamenti marittimi tra il conti-

nente e le isole maggiori italiane per la prima volta l'utenza ha potuto usufruire a prezzi low-cost di un servizio di buon livello, viaggiando a bordo di navi con un'età media di soli 10 anni, dotate di tutti i comfort e progettate per ridurre al massimo le emissioni di CO2 e quindi l'inquinamento ambientale".

Grimaldi Lines è la Compagnia di Navigazione leader per il trasporto passeggeri nel Mar Mediterraneo, che effettua ad oggi 14 collegamenti regolari verso Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco. La flotta è composta da 9 navi, tra cui le due ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona, con un'età media di soli 10 anni.

Il Gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, controlla una flotta di 120 navi e ha circa 13 mila dipendenti. Facente capo alla famiglia Grimaldi, il Gruppo è uno dei più grandi operatori di navi Ro/Ro nel mondo. Nel settore Passeggeri, oltre a Grimaldi Lines, il Gruppo controlla Finnlines, leader nel Mar Baltico, e la greca Minoan Lines, operante in Adriatico tra Italia e Grecia nonché tra il Pireo (il porto di Atene) e l'isola di Creta.

RedMar

Dogane, Genova torna a "respirare"

Esultano gli operatori. Botta (Spediporto): «Fondamentale l'intesa raggiunta»

GENOVA. Basta ritardi e rallentamenti. Stop a container fermi in banchina per giorni prima di uscire dal porto. Oggi, dopo due settimane di agitazione, termina lo sciopero delle prestazioni straordinarie da parte del personale dell' Agenzia delle dogane di Genova.

La comunicazione verrà data da parte dei sindacati a tutti i dipendenti non più tardi del primo pomeriggio di oggi, frutto di una trattativa che ha portato i rappresentanti dei lavoratori a trovare un' intesa con i vertici della struttura.

«Sono state accettate le nostre richieste - spiega Florindo Iervolino, coordinatore nazionale Cgil Dogane - e così abbiamo deciso di terminare lo stato di agitazione. Da parte dell' ente c' è stato l' impegno ad incrementare il personale e migliorare le condizioni di lavoro. Abbiamo più volte fatto presente che la situazione generale era ormai diventata insostenibile e chi di dovere ci ha promesso che presto le cose cambieranno». A partire dalla giornata di oggi dunque, riprenderanno i controlli sulle merci anche fuori dall' orario 8-18, verranno effettuate le procedure di sdoganamento anche nei giorni festivi e riprenderanno gli straordinari.

Durante le due settimane di agitazione da parte del personale delle Dogane di Genova, i più colpiti dalla protesta sono stati gli operatori, spedizionieri in primis, che hanno registrato ritardi nella consegna delle merci anche di alcuni giorni. «Nel rispetto dei ruoli sottolinea Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto - è fondamentale che tutti, sindacati compresi, sostengano la portualità genovese nel la speranza di poter applicare presto l' articolo 20 della riforma portuale». «Per questo motivo- aggiunge Botta- l' intesa raggiunta tra sindacati e direzione delle Dogane è fondamentale, così come lo è il lavoro svolto dai dipendenti dell' ente pubblico».

«Questo sciopero - dichiara Bartolomeo Giachino, presidente Saimare- ha causato alle aziende danni per decine di migliaia di euro. Quando si decidono azioni di questo tipo -chiude Giachino-è bene sapere che danneggiando il porto di Genova si penalizza non solo la città ma l' intero sistema economico italiano, favorendo di conseguenza i nostri concorrenti all' estero».

VISITA DEL NEO PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA

«La piattaforma Maersk è strategica»

Signorini a Savona: «Necessaria per competere con il Nord Europa»

Nel salone del Comitato, dopo una prima riunione di presentazione con una rappresentanza dei dipendenti di Ap Savona, Miazza e Signorini hanno sancito con una stretta di mano la fusione delle due realtà amministrative che da oggi si presenteranno come Ad-SP, con l'obiettivo di mettere a sistema "energie e risorse dei porti di Genova e di Savona. «La realtà di Savona è molto chiara e ordinata e molto ben gestita - le prime parole del neo presidente -. Nella fusione sarà importante mantenere questa chiarezza e questo assetto di governance abbastanza moderno». Una fusione che, ha garantito, vedrà entrambi i porti valorizzati al meglio e non una "sottomissione" di Savona a Genova: «La riforma ha tratteggiato le caratteristiche generali, poi come al solito i dettagli sono la cosa più faticosa - ha spiegato Signorini - l'integrazione tra due enti pone delle difficoltà, soprattutto per i vincoli all'operatività che hanno gli enti pubblici. In ogni caso sarebbe impossibile pensare ad un trasferimento dei lavoratori savonesi a Genova, sarebbe contro ogni logica aziendale. Questo è uno scalo che deve andare avanti».

Poco prima, il presidente uscente Miazza aveva elencato i "record" conquistati dal porto di Savona nel corso degli ultimi anni, i lavori portati a compimento e i cantieri aperti per un totale di oltre 800 milioni di euro di investimenti sia



Paolo Emilio Signorini (a sinistra) e Gianluigi Miazza.

privati che pubblici. «Sono contento e orgoglioso di aver potuto portare avanti le cose in questo modo, con l'aiuto di tutti: passo un bel testimone» ha detto Miazza. «Oggi posso anche comunicare che nel primo trimestre del 2017 inizieranno le selezioni per le assunzioni del personale operativo della piattaforma Maersk. Questo credo sia un risultato importantissimo, perché per ottenerlo abbiamo lottato tutti e sapere che questo avverrà nel prossimo trimestre, almeno per le prime 30-40 persone, è un elemento che mi conforta moltissimo e mi dà la speranza di veder completato tutto nei tempi previsti».

«Dal punto di vista gestionale Savona ha un assetto moderno e ordinato che va preservato - ribadisce

Signorini nella fusione cerchiamo quindi di valorizzare ciò che c'è di buono nelle due realtà. Dal punto di vista strategico credo che Savona, soprattutto per i lavori portati avanti in questi anni, come la piattaforma o il potenziamento ferroviario, ha una grossa complementarità con Genova. Savona si candida ad essere uno scalo che, per profondità dei fondali e per i lavori di bonifica svolti negli ultimi anni, possa accogliere grandi navi. Questo è un punto di forza competitivo che nella nuova Autorità di sistema sarà valorizzato». Signorini, dal canto suo ha ribadito che il progetto infrastrutturale in corso di realizzazione a Vado Ligure è indispensabile per completare l'offerta che gli scali di Genova e Savona potranno mettere sul mercato internazionale nei prossimi anni. «La piattaforma Maersk è un'operazione strategica - afferma -. Se si guardano i documenti che girano attualmente in Europa sullo scenario competitivo degli scali nordeuropei e mediterranei ci si rende conto che uno scalo come quello di Savona-Vado è un'operazione come quella di Maersk sono assolutamente necessari in Italia per poter competere con i porti del Mediterraneo. E a chi dice che i traffici sono in calo rispondo che Rotterdam ha previsto un raddoppio e non una diminuzione dei volumi».

Signorini, a Palazzo San Giorgio

Genova- Paolo Signorini si è insediato ufficialmente a Palazzo San Giorgio, alla presidenza dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno che comprende Genova e dal 2017 anche Savona, durante una breve cerimonia che ha visto la consegna simbolica delle chiavi da parte di Giovanni Pettorino, Commissario straordinario dell'Authority e comandante della capitaneria di porto del capoluogo ligure.

Il neo presidente nel ricevere il benvenuto ha dichiarato che si metterà al lavoro immediatamente senza perdite di tempo, anzi, ha sottolineato di essere al lavoro già da mesi. Riguardo alle priorità da affrontare le ha messe in fila, una dietro l'altra: "la darsena nautica, privatizzazione Ente Bacini, terminal portuali, Torre piloti e aeroporto".

Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, dopo aver ringraziato l'ammiraglio Pettorino per il lavoro svolto "*garantendo al porto una guida autorevole*" nei mesi di instabilità politica, ha augurato un buon lavoro al neo presidente e si è detto certo che Signorini "*Saprà rilanciare il principale scalo del paese, a partire dagli investimenti pubblici e privati da troppo tempo bloccati, e portare avanti progetti come la privatizzazione dell'aeroporto*".

L'ECONOMIA

Porti, dopo l'ok di Savona
Signorini lavora alla squadra

MASSIMO MINELLI A PAGINA IV



IL PRESIDENTE
Paolo Emilio Signorini,
neopresidente dell'autorità di
sistema

Porto, ok da Savona Signorini al lavoro su grandi opere e diga

Il neopresidente pensa a come organizzare la sua squadra, pescando anche dalla Regione

ORA che anche l'autorità portuale di Savona-Vado ha cessato di esistere per entrare insieme a quella di Genova nella nuova autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, il neopresidente Paolo Emilio Signorini può cominciare a mettere a punto un piano di lavoro a cui, peraltro, si dedica già da tempo, ancor prima della nomina ufficiale, quando ormai pareva chiara la convergenza sul suo nome da parte del ministro dei Trasporti Delrio e del governatore Toti. Il passaggio formale delle consegne fra il presidente di Savona Gianluigi Miazza e Signorini sigilla l'atto ufficiale di nascita di un ente che muove con pari dignità fra i due porti, come ha riconosciuto lo stesso Signorini. «La realtà di Savona è molto chiara e ordinata e molto ben gestita - ha spiegato - Nella fusione sarà importante mantenere questa chiarezza e questo assetto di governance. Nella fusione cercheremo di valorizzare ciò che c'è di buono nelle due realtà. La piattaforma Maersk, ad esempio, è un'operazione

strategica. Se si guardano i documenti che girano attualmente in Europa sullo scenario competitivo degli scali nordeuropei e mediterranei ci si rende conto che uno scalo come quello di Savona-Vado è un'operazione come quella di Maersk sono assolutamente necessari in Italia per poter competere con i porti del Mediterraneo». Anche Genova dovrà attrezzarsi, a partire dalla nuova diga, ma l'agenda di lavoro è già tracciata. In parallelo, Signorini lavora anche alla definizione di una squadra che lo possa supportare nel suo incarico. Resta da capire se troverà all'interno di Palazzo San Giorgio le risorse o se intenderà far arrivare qualcuno "da fuori", (anche se da questo punto di vista potrebbe sorgere qualche problema per le norme di legge in vigore, visto che i due enti hanno contratti diversi fra loro). In particolare, il presidente parrebbe intenzionato a chiedere il trasferimento di una dirigente della Regione.

(massimo minelli)

Lavoro, il console rilancia il metodo Cancellieri 'Solo così si svolta'

Benvenuti 'Fu un'intesa vincente serve lo stesso schema anche oggi'

L'INTERVISTA

MASSIMO MINELLA

Il futuro dell'organizzazione del lavoro in porto? Un passo indietro, fino al 2009. Secondo il console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti per affrontare in modo corretto il nodo irrisolto del lavoro nei porti di Genova e Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello autoritativo, bisogna riprendere in mano il modello messo a punto nel 2009 con l'allora prefetto di Genova (e poi per due volte ministro dal 2011 al 2014) Anna Maria Cancellieri in un momento delicatissimo per lo scalo, appena squassato dall'inchiesta giudiziaria. Quel "modello" che guardava al lavoro degli ultimi due anni per capire le reali esigenze di lavoro nel porto si rivelò vincente e oggi, riflette Benvenuti, andrebbe riutilizzato, ovviamente con numeri nuovi e alla luce della legge che ha unito i porti di Genova e di Savona.

Console Benvenuti, ma lei ha già avuto modo di parlare con il presidente Signorini di lavoro?

«Da presidente no. Informalmente, a margine di uno degli ultimi comitati, ci siamo trovati a discutere di organizzazione e ho trovato in lui un atteggiamento positivo. Ora però dobbiamo passare a una fase più operativa, possibilmente senza far passare troppo tempo».

Di lavoro potrebbe anche occuparsi un'iniziativa di legge, non crede sia giusto aspettare?

«Rischiamo di aspettare parecchio, allora. Questo è un tema all'ordine del giorno che ha una sua peculiarità nel sistema

portuale del Nord Tirreno. Credo sia giusto discuterlo in quest'ambito, creando così le condizioni per arrivare a norme che potrebbero poi avere valore in tutt'Italia. Non è la prima volta, d'altra parte, che succede così».

Lei crede che si possa arrivare a un'intesa?

«Si tratta solo di sedersi e di discutere per verificarlo. Noi siamo pronti, spero lo sia presto il presidente insieme al suo staff».

Anche lo staff?

«Io credo sia necessario un confronto allargato a chi a Palazzo San Giorgio ci segue da tempo, Signorini ha un curriculum eccellente in fatto di trasporti e di logistica, ma l'organizzazione del lavoro in porto è una materia complessa».

Quando dice "noi" si riferisce sempre alle due compagnie di Genova, voi e la Pietro Chiesa, e a quella di Savona?

«Certo, i due porti hanno caratteristiche comuni sul lavoro, in particolare quello temporaneo, normato dalla vecchia legge e dentro cui noi operiamo».

E come si potrebbe procedere?

«Avanzo una proposta, facciamo come nel 2009, con l'allora prefetto Cancellieri, quando mettemmo sul tavolo i numeri dei due anni precedenti per vedere le reali esigenze dello scalo».

All'epoca c'era chi contestava i vostri organici, proponeva di scindere in due la Compagnia, vero?

«Sì e oggi i numeri dicono che il 50% del lavoro in porto lo svolge la Compagnia, con una flessibilità e una professionalità che mi paiono indiscutibili. Bene, se da qui dobbiamo partire, cominciano con gli interrogativi: chi siamo oggi dopo otto anni da quella fotografia? Che cosa è diventato l'articolo 17, che cosa possiamo fare in futuro?»

Si dia una risposta.

«Noi a dicembre di due anni fa abbiamo presentato la nostra proposta di pool fra Genova e Savona, sul modello di Amburgo e Anversa. Siamo sempre convinti che sia la formula giusta, ma appunto vogliamo discuterne».

Come intende muoversi, console, vuole coinvolgere anche i privati?

«Non mischiere i tavoli, non è un discorso legato ai problemi con le tariffe, che pure ci sono, ma sui quali è corretto discutere con i terminalisti in Confindustria. Io parlo di organizzazione, di un soggetto come il nostro che garantisce 200mila giornate in un anno, che mette in campo professionalità e formazione continua. Ragioniamo insieme ai vertici dell'autorità. Credo sia una richiesta legittima».

Chi la farà?

«Dev'essere una proposta congiunta, noi, la Pietro Chiesa, Savona. Ognuno poi trarrà le sue conseguenze ma dopo otto anni, ripeto, mi pare giusto scattare una nuova fotografia organizzativa che tenga conto di tutto quello che è accaduto nel frat-

tempo, dal punto di vista delle leggi e dei traffici».

Trovare l'intesa qui e poi allargarla a livello nazionale?

«Per la legge di riforma andò così. Di certo c'è bisogno di nuove norme che tengano conto anche di come è cambiato negli anni il nostro ruolo, che lo definirei di interesse generale per il porto».

I PUNTI

IL PRECEDENTE

Nel 2009 si arrivò a un accordo dopo aver verificato l'andamento del lavoro nei due anni precedenti. Da qui si lanciò una gara per l'articolo 17

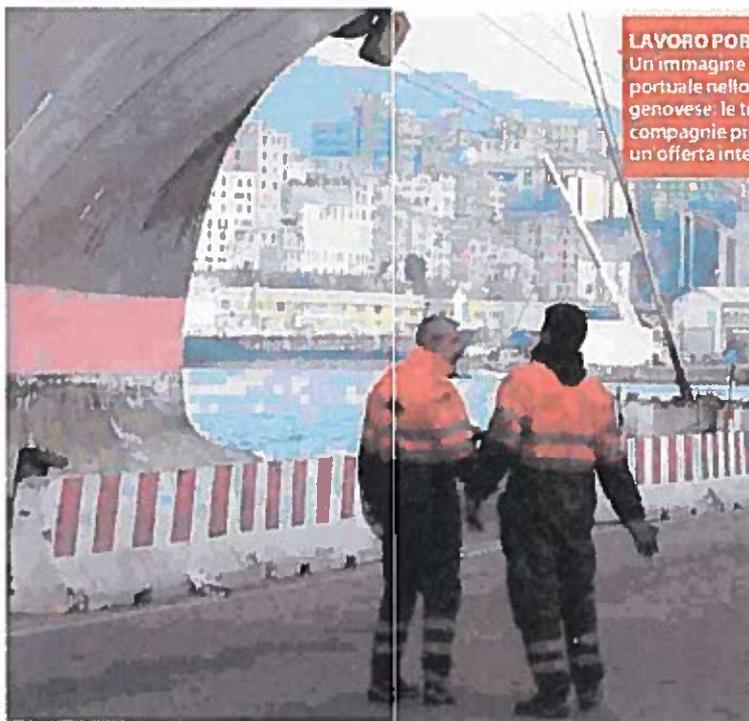
LA PROPOSTA

Oggi le tre compagnie portuali (Culmv e Pietro Chiesa e quella di Savona) rilanciano la loro offerta di pool di manodopera per gli scali di Genova e di Savona



IL TAVOLO

Fondamentale è un passaggio con i nuovi vertici dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale che tornerà a esaminare le esigenze dei porti



LAVORO PORTUALE

Un'immagine di lavoro portuale nella scala genovese: le tre compagnie propongono un'offerta integrata



IL CONSOLE

Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica "Paride Balini" chiede un incontro urgente sulla organizzazione del lavoro

Porti: Savona, Signorini, piattaforma Maersk strategica

Passaggio consegne fra Miazza e presidente Autorità sistema



(ANSA) - SAVONA, 7 DIC - "La realizzazione della piattaforma contenitori Maersk è strategica per poter competere con i porti del Mediterraneo". Lo ha detto questa mattina Paolo Emilio Signorini, il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale che unisce il porto di Genova e quello di Savona-Vado, nel corso della sua prima visita a Savona presso gli uffici dell'Autorità Portuale. Signorini ha illustrato la sua visione di governance, garantendo parità di importanza ai due scali e spiegando che "si cercherà di valorizzare al meglio le peculiarità dei due porti".

E tra i punti di forza dello scalo di Savona-Vado, ha spiegato, ci sarà appunto l'opera attualmente in costruzione a Vado Ligure ad opera del colosso danese dello shipping. Signorini ha simbolicamente ricevuto il "testimone" dall'ormai ex presidente Gianluigi Miazza, che proprio questa mattina ha annunciato, per il primo trimestre del 2017, l'inizio delle selezioni per le assunzioni del personale operativo della piattaforma. Si incomincerà con 30-40 posti di lavoro.

"Con gli aeroporti se ne sono scelti alcuni strategici e su quelli si sono concentrati gli investimenti. Con i porti non sta accadendo: quello di Genova e Savona-Vado è considerato uno dei più rilevanti per caratteristiche e centralità geografica, ma non si è fatta una conseguente programmazione in termini di viabilità e ferrovia", ha osservato Signorini.

(ANSA).

Signorini: “Prendo un porto in salute”



GENOVA – “Prendo un porto in perfetta salute per i traffici, meno come governance delle principali iniziative infrastrutturali, una situazione più critica che colpisce Genova e in generale la Liguria”. Paolo Emilio Signorini ha ricevuto ieri pomeriggio dal commissario Giovanni Pettorino che lascia dopo 12 mesi, le chiavi di Palazzo San Giorgio, per insediarsi alla guida dell’Autorità di sistema portuale di Genova e domani andrà a Savona.

Il primo dossier? “Ci sono gare aperte per la nuova darsena, concessioni ai terminalisti, la torre piloti: c’è l’imbarazzo della scelta”, dice Signorini che ha già inviato la lettera per chiedere a presidente della Regione, Capitaneria, Comune di Genova e Comune di Savona di esprimere i nomi per il comitato di gestione che governerà insieme al presidente l’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

E l’assessore regionale Edoardo Rixi, che ha partecipato al passaggio di consegne portando gli auguri del presidente Toti a Signorini e il ringraziamento al commissario Giovanni Pettorino per il lavoro svolto, assicura che la Regione risponderà nel giro di un paio di giorni.

Per quanto riguarda la Capitaneria, si stanno facendo le ultime verifiche: il rappresentante potrebbe essere lo stesso Pettorino come direttore marittimo se potrà in alcuni casi delegare ad altri funzionari la presenza, altrimenti si nominerà un altro.

Livorno, rinviato bando Piattaforma Europa

Il maxiprogetto della Piattaforma Europa di Livorno a quanto pare «non s'ha da fare». La scadenza per il bando di gara relativo alla costruzione e gestione del nuovo terminal container dello scalo toscano è stata infatti rinviata dal 15 dicembre prossimo al 31 maggio 2017. La motivazione, secondo quanto comunicato dall'Autorità portuale di Livorno, è «la necessità di effettuare ulteriori analisi e approfondimenti di natura tecnica, economico-finanziaria e giuridica, anche a seguito delle richieste di approfondimento espresse da alcune delle Autorità competenti che hanno partecipato alla recente Conferenza dei Servizi». Il riferimento è alla Regione Toscana che si era detta disponibile a sostenere finanziariamente la realizzazione dell'opera con 250 milioni di euro, ma recentemente ha chiesto che l'analisi economico-finanziaria del progetto prodotta dalla portualità fosse ampliata, approfondita e corredata per tener conto di scenari macroeconomici e fattori esogeni finora non considerati. Sulla carta il nuovo terminal container avrebbe una capacità annua di movimentazione superiore a 1,5 milioni di Teu (unità di misura del container) e dovrebbe essere realizzato e successivamente gestito con un project financing. Il tasto dolente sono i costi, perché l'intera opera richiede (secondo le stime) 800 milioni di euro, di cui 300 di provenienza pubblica, destinati a opere di interesse generale (come nuove dighe e dragaggi) e poco più di 500 milioni dai privati, a fronte di una concessione che inizialmente era stata fissata in 50 anni ma poi è stata portata a 60. Nonostante ciò, finora non si è riusciti a portare a termine la gara e diversi operatori sollevano più di un dubbio sulla bancabilità dell'opera e sul reale interesse dei principali gruppi terminalistici italiani e stranieri, proprio nel momento in cui i clienti dei terminal portuali (le compagnie di navigazione) stanno vivendo una fase di progressivo consolidamento. (riproduzione riservata)

IL PORTO E LA POLITICA

IL COMMISSARIO GALLANTI
PALAZZO ROSCIANO CONTINUA AD ESSERE
GUIDATO DAL COMMISSARIO
AVVOCATO GIULIANO GALLANTI

Authority e piattaforma Europa Pressing incessante su Rossi

Telefonate e lettere per sbloccare questa pesante situazione di stallo

-LIVORNO-
LA CRISI di governo va avanti con il passo del gambero? Una cosa è certa: il porto, la sua "governance" e tutti gli impegni in scadenza non possono aspettare i riti della politica. Così già da ieri è partito un "pressing" sul governatore della Toscana Enrico Rossi perchè affronti e risolva due temi di fondamentale urgenza: la nomina del presidente dell'Authority portuale di sistema Livorno-Piombino e la conferma dell'impegno della Regione per la piattaforma Europa. A Rossi si sono rivolti, per scritto e per telefono, sia il presidente di Confetra Nereo Marcucci, sia i presidenti degli spedizionieri e degli agenti marittimi della Toscana. Che c'è di nuovo perchè si ritenga superabile il lungo, lunghissimo "vuoto di scelte" sulla presidenza dell'Authority? Nessuno lo dice ufficialmente, ma Rossi adesso avrebbe le mani libere rispetto ai "niet" di Delrio e del "giglio magico" che da quasi due mesi hanno congelato

le scelte.
PER DI PIÙ il presidente della Toscana è in una posizione di forza anche nel partito, dove Matteo Renzi sta giocando la sua carta per rimanere alla segreteria; e non può certo continuare a rifiutargli una sua scelta per l'Authority di Livorno. Altro elemento per spingere Rossi a sbloccare la situazione è l'impegno che il governatore ha assunto di venire a inaugurare sabato prossimo 17 dicembre il nuovo collegamento ferroviario tra la rete Fs e la Darsena Toscana. E' oggettivamente difficile che Rossi possa venire a tagliare un importante nastro - di cui da tempo si dice orgoglioso per le risorse e gli stimoli che ci ha speso sopra - senza aver risolto il problema della "governance". E se riuscisse davvero a sbloccare la nomina, il porto potrebbe anche mettere la sordina al pasticciaccio brutto delle "porte vinciane". Insomma, di ragioni per spingerlo a forzare la mano a Delrio - e a mettere

ordine alle forze centrifughe dei Ds livornesi e piombinesi - ce ne sono a josa. A questo punto senza nemmeno insistere su chi: che arrivi un presidente, che si rimetta in moto la macchina a pieno regime: cetera tolle.

IL RINVIO della gara della piattaforma Europa invece appartiene a un altro ordine di cose. La crisi di governo è, per la gara, un po' il cacio sui maccheroni: perchè l'intreccio di nuovi chiarimenti chiesti dalle cento burocrazie regionali e nazionali trova almeno una giustificazione con gli investitori internazionali, che certo non sono oggi nella condizione di spirito migliore per impegnarsi pesantemente su un mega-terminal che ancora la pianificazione nazionale ed europea non ha totalmente sdoganato. A Rossi viene chiesto di confermarsi garante della volontà di realizzarla, questa benedetta piattaforma Europa. Ma come, in che tempi e con quali finanziamenti rimane tutto ancora da decidere.

A.F.

IN AVANTI

Confetra, spedizionieri e marittimi sollecitano la nomina del presidente



Taglio del nastro

ROSSI verrà il 17 dicembre a Livorno ad inaugurare il nuovo collegamento ferroviario tra Fs e Darsena Toscana



Porte vinciane

E SE riuscisse a sbloccare la nomina, il porto potrebbe anche mettere la sordina al pasticciaccio delle "porte vinciane"



Investimenti in ritardo

DIFFICILE che gli investitori internazionali possano aprire la partita su un progetto che ha problemi autorizzativi



Richiesta

Il governatore sia garante

AL presidente della Toscana Enrico Rossi viene chiesto di confermarsi garante della volontà di realizzarla, questa benedetta piattaforma Europa decisiva per il porto



L'ANALISI

SENZA DARSENA C'È SOLTANTO DECLINO INFELICE

di MAURO ZUCHELLI

La scadenza del primo round del bando per la Darsena Europa slitta ancora: non è né la prima né la seconda e nemmeno la terza volta. E stavolta non si tratta di cento giorni come al solito bensì del doppio. È vero che il bando è finito nel bel mezzo di uno dei periodi più ingarbugliati tanto sul fronte del porto (con la nomina del presidente mai fatta) che su quello della politica (con il governo dimissionario), è altrettanto vero che forse qualche guaio è derivato anche dall'intenzione di tradurre la scelta in operatività reale nel più breve tempo possibile.

Ma bisogna tener la barra dritta, non ci sono alternative per Livorno, tanto come porto che come città: o punta a realizzare la Darsena Europa o ha solo da rassegnarsi a gestire i costi sociali della propria fine. A cominciare da invitare le nostre giovani menti migliori a fare la valigia e salvarsi, condannando Livorno a esser popolata e governata da quel che resta. Non è questa la nostra storia: e di macerie ne ha trovate di più la generazione dei Diaz e dei Carlesi, dei Badaloni e degli Angeli, dei Pacini, dei Bassano, dei Benetti, degli Arzilli e degli Orlandini...

Si capisce perciò che la Cgil chieda che la crisi di governo non si trasformi nell'ennesimo freezer: i tempi non sono una variabile indipendente.

È una parola chiara anche riguardo alla solita tentazione tutta livornese di litigare invece che fare quadrato su progetti condivisi: non è un segreto che Genova non perda occasione per infilare dubbi e intoppi nel motore di questo maxi-progetto che potrebbe dar parecchio fastidio alla capitale della portualità made in Italy, se il progetto del Terzo Valico dovesse continuare a far ancora così tanta fatica a decollare.

Guai a immaginarsi che questa sia nient'altro che una delle tante partite da giocare, magari immaginandosi di dare un futuro al porto di Livorno

abbandonando il traffico container (almeno questo dovrebbe essere una consapevolezza condivisa: il doppio limite fisico rende insufficienti tanto i fondali che la larghezza del canale d'accesso, al di sopra di una certa dimensione sempre più "piccola" rispetto agli standard delle flotte). Anche perché finora il porto di Livorno è rimasto a galla perché il puzzle delle varie componenti è così composito da non avere eguali e il mix di cicli e anti-cicli finora ci ha evitato il tracollo. Non durerà in eterno e pensare di coltivare solo i traffici di auto nuove, ro-ro o forestali sarebbe un suicidio. Come se la Roma o il Napoli decidessero di snobbare il campionato per dedicarsi alla Coppa Italia. Detto in termini più concreti, spariremmo dai radar come porto perché, volenti o no, è lo standard dei container a dire chi gioca in Champions League, chi nella massima serie del campionato nazionale e chi in Lega Pro. E se nella riarticolazione della logistica 4.0 c'è una qualche chance di calamitare l'attenzione di investitori industriali, c'è se il porto non si rinchiude nella nicchia della Coppa Italia o della Lega Pro.

CRIPOLLO CHE RISPONDE

IL FUTURO DEL PORTO

Piattaforma Europa è un super pastrocchio

■ L'assessore regionale Ceccarelli prova a convincere i livornesi che, dopo tre rinvii e alla scadenza dei bandi per la Piattaforma Europa, i nuovi paletti della Regione sono "ordinaria amministrazione" e anzi uno scivolo per fare più in fretta. Dopo che da mesi i progetti girano sulla Gazzetta Europea gli uffici regionali scoprono forti criticità. Il problema pare sia: prima l'uovo o la gallina? Essendo uno l'insieme delle opere di difesa a mare essenziali per proteggere l'opera e l'altra la Piattaforma vera e propria. Due progetti e due gare distinte. La Piattaforma (costo 504 milioni di cui 326 con risorse private) e le opere di Difesa da 362 milioni con i 50 dello Stato. L'inghippo è che i realizzatori, ignoti, in project financing della Piattaforma dovranno fare anche il progetto esecutivo delle opere pubbliche di difesa. Ciò che si fa prima lo dovrebbe fare chi viene dopo. Una storia grottesca. Anche perché i problemi veri sono: 1. I 490 milioni pubblici da trovare a debito senza i quali i 250 promessi dalla Regione rimangono nel cassetto; 2. I segnali che vengono dal Ministero circa la necessità di fare un Piano Regolatore Nazionale della Portualità (che non è il riordino amministrativo delle Autorità); 3. Il cartellino giallo della Corte dei Conti Europea per "eccesso di offerta" "scar-

sa programmazione" e "disorganicità" nel sistema. Nel frattempo le incertezze aumentano e tra Governo e Regione appare chiaro al limite di aver puntato solo sul porto le carte di rilancio di Livorno in un futuro lontano. Chi governa ci levi dalla confusione per evitare che l'Accordo di Programma divenga carta carbone.

Sergio Landi

Vertenza Livorno

PORTO » IL PROGETTO DECISIVO PER LA CITTÀ

Quanti ostacoli per la maxi-Darsena Frenata di Russo, poi rinvio a maggio

Le dichiarazioni del braccio destro del ministro mentre il rebus della nomina al timone dell'Authority si incrocia con le dimissioni del governo (e con la richiesta di chiarimenti della Regione sul bando)

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

L'annuncio dell'Authority arriva nel pomeriggio: nuovo rinvio per la scadenza entro la quale devono farsi avanti gli investitori interessati alla Darsena Europa. È l'ennesimo: termini inizialmente fissati il 22 marzo, poi a fine giugno, quindi il 30 settembre prima di essere spostati a metà dicembre e adesso alla fine di maggio.

Dipende dal fatto che è nel freezer l'attività del governo così come è in frigo l'Authority dopo tre commissariamenti consecutivi resta al timone Giuliano Gallanti, ora senza neanche passare per un reincarico formale. Il ministero si salva in cornea con una circolare che ingiunge alle Autorità Portuali di occuparsi solo della ordinaria amministrazione.

Già, ma fin dove può arrivare l'ordinaria amministrazione: in naftalina o no i bandi per Darsena Europa, Porto 2000 e bacini? «Per la pubblica amministrazione distinguere cos'è ordinaria amministrazione è già una questione di alta amministrazione». Il dribbling mediante gioco di parole è di Ivano Russo, consigliere ascoltissimo del ministro Graziano Delrio, a Livorno per l'inaugurazione della sede della Logistic Training Academy.

Non basta: il commissario viene prorogato senza proroghe esplicite, il segretario generale no e a fine mese torna a scadere il contratto di Massimo Provinciali: non è escluso il reincarico.

Ma anche il comitato portua-

le naviga a vista: la riforma l'ha cancellato ma la riforma è rimasta per strada e cammina come una lumaca. Livorno è stato il primo porto in cui si è concretizzata la riforma che nel '94 ha fatto nascere le Autorità portuali ed è stato l'unico porto in tandem con Piombino ad anticipare la riforma Delrio con l'accorpamento volontario. Eppure siamo uno dei pochissimi grandi porti rimasti senza né una nomina fatta né un nome quantomeno in cammino: anzi sì, c'era ma poi è arrivato il dietrofront in zona Cesarini dopo che c'era perfino l'intesa informale ministro-governatore.

Non c'è da fare i conti solo con l'ingarbugliarsi della situazione politico-istituzionale che fa grippare gli ingranaggi delle decisioni. In linea con quanto ha detto la Corte dei Conti europea le parole di Russo fanno suonare il campanello d'allarme: ieri a Livorno ha rivendicato che il Paese non può permettersi di rincorrere tutti i progetti di terminal container («c'è una sovrabbondanza di offerta di piazzali, i traffici non crescono così velocemente»). E la Darsena Europa finisce nell'elenco al pari di tanti altri progetti infrastrutturali: nello stesso paniere in cui si pescherà per dire questo sì e questo no.

Livorno, cosa ha per chiamarsi fuori da questo gruppone di progetti e ipotesi? Uno: la maxi-Darsena sta nell'accordo di programma che porta la firma del premier Matteo Renzi, coinvolge tre ministeri (infrastrutture, ambiente, sviluppo econo-

mico) e mette sul tavolo i 50 milioni del Cipe. Due: prima di Natale si inaugura la direttissima ferroviaria da 40 milioni di euro che collega in presa diretta la Darsena Toscana con i binari della linea Fs tirrenica, sarebbe del tutto inutile senza un nuovo terminal container che superi l'attuale doppia strozzatura (fondali e larghezza del canale d'accesso). Tre: non è un'opera pubblica tutta a carico di Stato e dintorni. Ma è soprattutto la quarta carta del poker da tener presente (finora l'hanno fatto sia la Confindustria che Nereo Marcucci, numero uno di Conifetra): a Livorno non stiamo progettando semplicemente un nuovo polo container bensì una espansione complessiva del porto, che ha fame di spazi per il forte aumento dei traffici degli ultimi due anni e dunque ha bisogno di spostare la banchina dei container per far largo a una serie di traffici ora sacrificati. E qui si potrebbe aprire il capitolo delle "autostrade del mare" (a partire dai problemi del Lucarelli Terminal) o quello dei prodotti forestali, delle auto nuove (Livorno leader in Italia) o dei project cargo.

Vale poi la pena di ricordare che Livorno potrebbe essere il porto che, per il sistema Italia, meglio corrisponde allo schema infrastrutturale che punta a dare al corridoio del Brennero una alternativa

anche sul mar Tirreno. Raggiungibile agganciando l'"alta velocità delle merci" sulla dorsale Bologna-Firenze per poi connettersi al porto di Livorno via ferrovia: l'ha disegnato il vicesegretario Riccardo Nencini al Tirreno nei giorni scorsi.

Guai però a sottovalutare i rilievi della Regione che hanno preso la forma di una delibera di giunta. Tecnici e funzionari di Palazzo Rosciano dicono che quelle richieste di chiarimento o di correzione fanno «parte della normale dialettica» quando dall'idea-guida a livello di Prg portuale «si scende mano mano nel dettaglio fino allo studio di fattibilità e poi ai progetti specifici». L'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli ha confermato al Tirreno che la Regione non intende affatto tornare indietro e rimangiarsi gli impegni per la Darsena Europa. Ma i rilievi non sono da poco: al di là di aspetti

procedurali, riguardano le certezze sui tempi che l'investitore privato deve avere per poter considerare "bancabile" il progetto, cioè trasformabile in credito bancario. Questa linea prudente ha ora un avallo in più: «Sono d'accordo con la delibera di giunta della Regione Toscana», dirà poi Russo davanti al taccuino del cronista a fine convegno. Chissà se è un caso che dopo rinvii di tre mesi in tre mesi, ora ne sia arrivato uno di quasi sei mesi.

“ Troppi progetti infrastrutturali, si creerà un eccesso di offerta: i traffici crescono meno

Il Tirreno

Nella foto
a destra:
in primo piano
Ivano Russo,
braccio destro
del ministro
Delrio,
al convegno
a Livorno
con Nereo
Marcucci,
presidente
nazionale
di Confetra
(Repetti
Pentafoto)



Porto: la Darsena Europa. In una elaborazione grafica del tecnico dell'Authority



PRESIDENTE Riccardo Breda
guida la Camera di Commercio



Piattaforma Europa La gara slitta ancora Si va a maggio 2017

SLITTA dal 15 dicembre al 31 maggio del 2017 l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana. Il nuovo rinvio è motivato dalla necessità di effettuare ulteriori analisi e approfondimenti di natura tecnica, economico-finanziaria e giuridica, anche a seguito delle richieste di approfondimento espresse da alcune delle Autorità competenti che hanno partecipato alla recente Conferenza dei Servizi.

Nuovo rinvio per la gara relativa alla realizzazione della Piattaforma Europa. La scadenza è fissata al 31 maggio del 2017



Livorno, 7 dicembre 2016 – Slitta dal 15 dicembre al 31 maggio del 2017 l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana.

Il nuovo rinvio è motivato dalla necessità di effettuare ulteriori analisi e approfondimenti di natura tecnica, economico-finanziaria e giuridica, anche a seguito delle richieste di approfondimento espresse da alcune delle Autorità competenti che hanno partecipato alla recente Conferenza dei Servizi.

MODELLO SU SCALA NAZIONALE

LTA, FORTE DELL'ESPERIENZA MATURATA IN TOSCANA, SI PROPONE COME PUNTO DI RIFERIMENTO SU SCALA NAZIONALE

FRANCESCA MARCUCCI

LAUREATA IN SCIENZE DELLA FORMAZIONE A FIRENZE, DAL 2000 AMMINISTRA CENTRO STUDI AZIENDALI, OGGI LOGISTIC TRAINING ACADEMY

«La formazione degli operatori vero pilastro della riforma dei porti»

Gli spunti dal workshop al Lem della «Logistic Training Academy»

— LIVORNO —

LA FORMAZIONE professionale come pilastro della riforma dei porti ma non solo: come presa di coscienza che anche il mondo della logistica, dai trasporti ai terminali portuali, sta cambiando dalla radice in una mutazione storica, pari davvero a una nuova rivoluzione industriale e culturale. Sono questi i temi emersi dal workshop di ieri nella nuova sede - il primo piano del palazzo dei portuali a fianco del Lem - della Logistic Training Academy di Francesca Marcucci: una società che sviluppando il concetto e le esperienze acquisite nella formazione professionale, si pone oggi come punto di riferimento dell'intera Toscana anche in vista della prossima nascita - il primo protocollo è stato firmato ieri - di una vera e propria Scuola Portuale Nazionale. A proporre la Scuola e a firmare il suo atto costitutivo sono l'Isfort (Istituto superiore di formazione), la Intempo Spa e la RINa Academy. La Logistic Training Academy - ha illustrato la dottoressa Marcucci con l'ausilio di una serie di slides - guarda alla formazione non solo per i portuali ma anche per i naviganti, per gli amministratori e per tutti coloro che si affacciano al mondo della

logistica. Con una prospettiva di lavoro che interessa ovviamente i giovani per primi.

L'ELEMENTO imprevisto nell'incontro di ieri è stato la crisi di governo, con tutte le incertezze che sta producendo sia sull'iter della riforma portuale, sia sui più vasti programmi del piano nazionale della logistica. Ha provato a tranquillizzare i tanti poco tranquilli - o peggio - il dirigente del gabinetto del ministro Delrio, dottor Ivano Russo. Che ha ammesso di essere anch'egli in attesa delle decisioni del governo - con le dimissioni di Delrio e quindi la demolizione del gabinetto del ministro - ma ha ricordato che la riforma è ormai legge e semmai c'è da temere il ritardo dei decreti attuativi, in particolare quello che deve costituire il tavolo nazionale per le scelte strategiche sugli investimenti. E qui, a latere del convegno, rispondendo ai cronisti Russo ha ribadito che occorre fare ordine e dare priorità ai troppi progetti di terminal containers che vengono proposti sul Tirreno da Savona a Genova, da La Spezia a Livorno e Civitavecchia. Più nel dettaglio, sempre rispondendo al-

le domande sulla sostenibilità del progetto Piattaforma Europa, Ivano Russo è stato lapidario: «Sono totalmente d'accordo - ha detto - con la delibera della giunta regionale in merito». Una delibera che come noto ha posto alcune serie ipoteche alla gara; tanto che ieri stesso a palazzo Rosciano è stato confermato che i termini della gara, precedentemente fissati al 15 dicembre per le dichiarazioni d'interesse, saranno prorogati. La relativa delibera è questione di ore.

TORNANDO al convegno, il saluto dell'Authority è stato portato da Massimo Provinciali, seguito da una approfondita analisi del presidente di Confetra Nereo Marcucci sui cambiamenti epocali in atto sulla logistica mondiale e sui porti: cambiamenti che preludono anche a una rivoluzione nei trasporti sia terrestri che marini. Poi gli interventi di Andrea Appetecchia (Isfort) e Roberto De Tomasi (Intempo) sulla nascente Scuola Nazionale Portuale e le conclusioni di Ivano Russo; aspettando quale soluzione ci sarà alla crisi di governo e alla tanta carne al fuoco messa da Delrio per i porti.

A.F.



**Coinvolti
a 360 gradi**

**Coinvolti anche nages,
amministratovi e tutti
coloro che si affacciano
al mondo della logistica**



**La scuola
portuale**

**NASCE la scuola Portuale
Nazionale. A proporre la
Scuola e a firmare il suo
atto costitutivo sono
l'Ilfort (Istituto superiore
di formazione), la
Intempo Spa e la RINA
Academy**



IMPEGNO Francesca Marcucci, presidente di Lta

LIVORNO Dalla Logistic Training Academy (Lta) arriva la risposta a un bisogno che sulle banchine ...

LIVORNO Dalla Logistic Training Academy (Lta) arriva la risposta a un bisogno che sulle banchine e complessivamente nell'intera filiera logistica è sempre più pressante: la formazione del personale. Un convegno al quale ha partecipato Ivano Russo, braccio destro del ministro Graziano Delrio, ha preceduto il taglio del nastro nei locali di proprietà della Compagnia portuale.

La Lta di Francesca Marcucci nasce dalla costola dell'esperienza ultraquindicennale del Centro Studi Aziendali e dalla partecipazione di due realtà cooperative in campo logistico, i portuali livornesi e la Cft fiorentina: alle spalle l'esperienza di «1100 persone formate e 4500 ore di consulenza».

Del resto, - spiega il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali - il modo di lavorare è cambiato molto ovunque ma nessun settore ha visto rivoluzionare modalità e organizzazione quanto la logistica, che è ormai «un fattore-chiave della competitività».

L'assessore regionale Cristina Grieco ricorda, in un messaggio video, che «la pianificazione regionale l'ha messa al centro». Non dimentichiamo che l'istruzione in questo campo a Livorno schiera il polo universitario di villa Letizia e l'Istituto Vespucci (con la presenza di molti studenti all'iniziativa).

Tocca a Nereo Marcucci, numero uno di Confetra, l'organizzazione che a livello nazionale raggruppa le imprese di logistica, indicare alcuni aspetti di questo cambiamento così travolgente. Uno: il gigantismo navale delle flotte è tale che ormai sono le stesse organizzazioni dei terminalisti a mettere all'ordine del giorno il problema del "costo" che le mega-flotte scaricano a terra. Due: a navi sempre più grandi corrispondono gruppi sempre più grandi, e questo porta a concentrazioni via via più forti («ad esempio, le Poste francesi hanno acquisito una quota di Brt-Bartolini»). Tre: Amazon, eBay e le stampanti 3D stanno rivoluzionando il modo di distribuire le merci ma anche di produrle.

È uno sconvolgimento tale da far saltare qualsiasi modalità tradizionale: Marcucci lo dice all'imprenditoria locale, invitandola a cavalcare la modernizzazione per non esserne schiacciata. Anche perché «le Alpi presto non saranno più una "cintura di castità" che ci rende difficile arrivare in Europa ma almeno ci mette al riparo dalla concorrenza: al contrario, i porti nordeuropei verranno a farci concorrenza in casa, o ci attizzeremo a reggerla o siamo destinati al ko».

Tocca a Andrea Appetecchia (Isfort) tratteggiare l'identikit della Fondazione dalla quale nascerà la Scuola portuale nazionale.

Di formazione c'è un gran bisogno, ripete Ivano Russo. Soprattutto su due fronti: 1) per far recuperare agli scali italiani il ritardo nella capacità di relazionarsi alla manifattura industriale; 2) per mettere la tecnostruttura delle istituzioni portuali decentrate in grado di reggere la complessità dei nuovi compiti che le vengono assegnati. (m.z.)

)

Cgil: altolà ai ritardi su porto e rilancio «No a elezioni subito»

Nel mirino i rinvii relativi alla presidenza dell'Authority ma anche ai bandi per Darsena Europa, Porto 2000 e bacini

► LIVORNO

«A due anni dalla mobilitazione che ha prodotto l'accordo di programma, oggi i ritardi rendono più drammatica la situazione sociale del nostro territorio». Parola della segreteria Cgil, che dice no a elezioni subito e chiede che prima si pensi a dare risposte urgenti al malessere sociale del territorio.

Nel mirino del sindacato c'è lo slittamento dei tempi della nomina al timone della nuova Authority Livorno-Piombino, ci sono i ritardi sulla gara per la Darsena Europa, sulla privatizzazione della Porto 2000 e non

c'è definizione della gara sui bacini. E, rimanendo nell'ambito portuale, è da aggiungere che «i ritardi relativi alla banchina dei Grandi Molini rischiano di compromettere la ripresa dell'attività».

Dal quartier generale Cgil si mette l'accento sul fatto che «andare al voto in tempi brevi rischia di bloccare il lavoro della legislatura e di vedere un ulteriore slittamento degli interventi che, per il nostro territorio, significa l'aggravarsi della crisi». A giudizio della segreteria confederale, c'è bisogno di dare attuazione a politiche economiche e sociali volte alla crescita ed all'equità perché crescono disoc-

cupazione e precarietà, «soprattutto giovanile», così come la povertà, le disuguaglianze e la stagnazione dei consumi. A maggior ragione per «la situazione socio-economica dell'area livornese che la crisi politica rende ancora più drammatica».

Il timore è che la scelta per il no che ha portato alla crisi di governo? Macché, la personalizzazione dello scontro l'ha voluta per primo il premier ed è stata «cavalcata da molti». Ora per la Cgil «spetta al Capo dello Stato trovare una soluzione postiva alla crisi che non vanifichi gli impegni assunti in questi anni sul territorio».

Fra le ragioni della propria

rabbia, il sindacato insiste anche «il gravissimo mancato rispetto degli impegni assunti dal governo in materia di ammortizzatori sociali e sul sostegno al reddito dei disoccupati»; spariti «i 500 euro al mese per un anno per i lavoratori senza reddito che dovevano essere inseriti in finanziaria e ora non ci sono».

«La situazione tra Livorno e Piombino - dice la Cgil - si sta aggravando e rischia di precipitare: se lo sciopero dello scorso luglio non è bastato, se non è stata sufficiente l'espressione del disagio avvenuta attraverso il voto, ci troveremo costretti a nuove forme di lotta, perché nessuno, anche in tempi di crisi, deve essere lasciato indietro».



Maurizio Strazzullo, leader Cgil



Il Terminal T4 di Porto 2000

Prc: nomina urgente puntando su chi non ha conflitti d'interesse

Livorno rischia di vedere congelata per molto tempo la nomina al vertice della nuova **Autorità Livorno Piombino**. A dirlo è il coordinamento del circolo porto di Rifondazione comunista, segnalando che il referendum ha bocciato anche il «centralismo spinto proposto nella riforma costituzionale dal governo».

Rifondazione chiede che si rompa lo stallo e si arrivi «al più presto» a un «presidente che possa assumere pieni poteri». Perciò invita il governatore Rossi a «far prevalere il suo ruolo istituzionale anziché politico, cioè di candidato a segretario del Pd, chiudendo con il ministro rapidamente questa vicenda» e chiede al Pd di uscire «dalla logica del veti politica».

Il circolo del Prc chiede che il nuovo presidente dell'**Autorità Portuale** di Sistema possa, oltre alle «comprovate capacità», avere «un forte legame con il territorio livornese» e, soprattutto non avere «nessun conflitto di competenze con operatori presenti negli scali».

LA NOSTRA ECONOMIA

E' Livorno la capitale dell'import Ascesa record per le manifatture

Su tutta la provincia è + 7,4%. Crollano invece le esportazioni (-4,6%)

di PAOLO BIAGIONI

L'IMPORT impenna, l'export frena. E questo ciò che emerge dall'ultimo rapporto stilato dal centro studi e ricerche della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, analisi che riguarda l'andamento degli affari con l'estero della provincia di Livorno nel primo semestre del 2016. Le importazioni hanno fatto registrare un +7,4%, dovuto in gran parte alla straordinaria crescita dei mezzi di trasporto, le esportazioni invece hanno subito il forte condizionamento del calo del prezzo del greggio e dello stop delle acciaierie piombinesi, facendo quindi registrare una contrazione del 4,6%. A dispetto dunque della consueta vivacità che caratterizza gli affari in tutte le province toscane, Livorno si mostra



IN PICCHIATA

**Il settore estrattivo in calo
E il saldo commerciale export
passa da 805 a 1,27 milioni**

in controtendenza. Questo principalmente per un motivo: la tipologia delle produzioni è storicamente orientata verso l'import piuttosto che l'export, tanto che è l'unica provincia della regione a mostrare un saldo commerciale con l'estero costantemente negativo. I dati infatti rilevano 2.522.698.264 miliardi di import, rispetto ai 2.349.751.715 del 2015, mentre le esportazioni si sono attestate a 776.039.791 milioni, in calo ri-

spetto agli 813.865.896 dell'anno precedente. Ma su che cosa si concentrano le importazioni livornesi? In primis dobbiamo considerare due settori specifici: i prodotti dell'estrazione di cave e miniere e i prodotti delle attività manifatturiere. Con il ridursi del prezzo del greggio il settore estrattivo ha perso notevolmente importanza ormai da due anni, e in termini di valore è passato da oltre un miliardo di euro della metà del 2014 ai 470 milioni attuali. Di conseguenza l'import dei minerali metaliferi si è praticamente azzerato, anche per la parziale inattività delle acciaierie piombinesi. Le importazioni dei prodotti manifatturieri invece hanno fatto registrare

una notevole ascesa, nel primo semestre del 2016 hanno superato i 2 miliardi di euro e crescono di oltre un quarto nel valore. E proprio le attività manifatturiere rappresentano un settore di rilievo anche per le esportazioni. Alla fine del primo semestre 2016 infatti risultano in calo del 6%, con il saldo commerciale che passa da -805 milioni a -1,27.

L'UNIONE Europea, per il mercato livornese, rappresenta il principale mercato di sbocco delle proprie merci così come quello primario di approvvigionamento. «I dati - ha spiegato il presidente della Camera di Commercio, Riccardo Breca - riflettono per molti

aspetti l'attuale situazione economica, che si presenta nel suo complesso con luci e ombre. Dalla crescita delle attività portuali al perdurare di incertezze nella concreta dedizione operativa dei più ampi disegni, dalla robusta ripresa dell'automotive e dei mezzi di trasporto in genere, alla discreta espansione dei comparti della chimica e dell'agroalimentare, alle non ancora risolte problematiche del futuro delle acciaierie piombinesi. E evidente - ha concluso - che la nostra presenza sui mercati internazionali deve superare le penalizzazioni procedurali, logistiche e infrastrutturali che complicano la vita alle imprese e ci rendono più deboli».

Il Tirreno

NATALE IN FORTEZZA 2016

■ ■ ■ Porto Authority e Camera di Commercio inaugurano sabato 17 alle ore 9.45 in Fortezza Vecchia (ingresso dal sotterraneo) la 4ª edizione del "Natale in Fortezza 2016. Pinocchio e il Natale del Balocco". Saranno presenti i **Colonnelli** Massimo Provinciali, Riccardo Breda e Cristina Grieco.

L'IMPIANTO OLT OFF SHORE LNG SCEKTA PER GARANTIRE L'APPROVVIGIONAMENTO D'EMERGENZA

Scaricati al rigassificatore 156mila metri cubi di Gnl

-LIVORNO- LA SOCIETÀ OLT Offshore LNG Toscana ha concluso con successo le operazioni di scarico di gas naturale liquefatto (Gnl) presso l'impianto di rigassificazione "FSRU Toscana", la piattaforma offshore al largo della costa. Circa 105.000 Mcldq di Gnl sono stati scaricati dalla nave metaniera "WilPride", con capacità pari a 156.000 metri cubi. L'operazione fa seguito alla gara indetta dalla Olt, nell'ambito della procedura per il servizio di Peak Shaving aggiudicata lo scorso 28 ottobre. Il gas, stoccato presso i serbatoi del Terminale FsrU Toscana, resterà a disposizione fino al 31 marzo 2017. L'offerta di capacità di rigassificazione è comunue garan-

tita anche in concomitanza con il servizio di Peak Shaving.

«TUTTE le operazioni - ha commentato l'azienda - si sono svolte in modo estremamente positivo, grazie all'affidabilità dell'impianto e del nostro team di lavoro. È importante, in tale ottica, rilevare che il nostro Terminale si sta sempre più affermando sul mercato. È arrivato gas da Qatar, Nigeria, Perù, Norvegia e ora anche dagli Stati Uniti, che hanno scelto FSRU Toscana per il loro primo carico in Italia. Una diversificazione molto ampia che rafforza, altresì, le garanzie offerte dal Terminale OLT in termini di sicurezza degli approvvigionamenti». La società Olt Offshore LNG Tosca-

na ha offerto il servizio di Peak Shaving per il quarto anno consecutivo.

Il Peak Shaving è una delle misure di emergenza stabilite con Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, nell'ambito del "Piano di Emergenza" per fronteggiare particolari situazioni sfavorevoli per il sistema nazionale del gas, che potranno verificarsi nel periodo invernale dell'Anno Termico 2016/2017, e garantire la sicurezza del Sistema Gas Italia. In caso di emergenza, tale servizio permetterebbe, a partire dal 1° gennaio 2017 fino al 31 marzo 2017, di immettere, con breve preavviso, gas in rete - precedentemente scaricato e stoccato nei serbatoi del Terminale - per far fron-

te a esigenze di richiesta di punta del sistema gas per un periodo limitato di tempo.

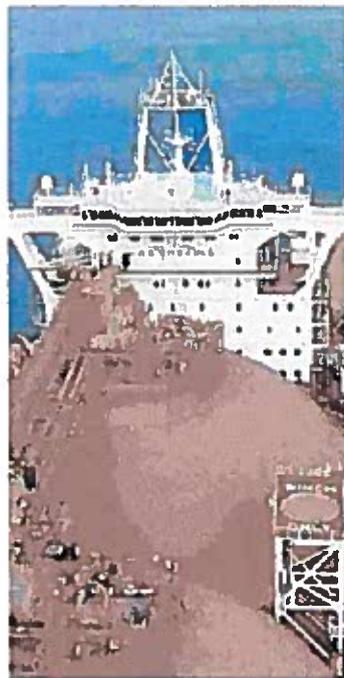
Da ricordare che la realizzazione della piattaforma offshore sta dando lavoro ad alcune decine di

LA SCORTA

A partire dal 1 gennaio 2017 può far fronte ad esigenze di richieste di punta del gas

persone in modo diretto ed ha "beneficato" il territorio livornese e pisano di importanti contributi finanziari, a cominciare dalla chiusa del Canale dei navicelli nella darsena pisana.

A.F.



NAVE GASIERA
L'impianto di Olt Off shore

QUI AKRAGAS

Di Napoli con la Juve Stabia cambia qualcosa in mediana

GAETANO RAVANÀ AGRIGENTO. Ieri mattina l' Akragas ha svolto l' ultimo allenamento in sede e nel primo pomeriggio si è messa in viaggio alla volta della Campania per la partita di domani, alle ore 14.30, sul campo della Juve Stabia.

La comitiva biancoazzurra raggiungerà la Campania in nave.

Questa mattina l' arrivo al porto di Napoli e il trasferimento in pullman nell' albergo che ospiterà il ritiro della formazione di mister Di Napoli. La squadra, alle ore 10, svolgerà l' allenamento di rifinitura con il ripasso degli schemi e delle situazioni tattiche.

«Siamo in crescita malgrado qualche battuta a vuoto - ha detto il tecnico biancazzurro Di Napoli sono certo che avrò le risposte che mi aspetto dal mio gruppo.

Riusciremo a tirarci fuori da questa situazione non proprio ottimale».

Ma l' allenatore confida molto sul mercato invernale. Verranno sostituiti gli infortunati di lungo corso Scrugli e Aveni, ma serve anche un centrocampista che sappia dettare i tempi. Inoltre, non è un segreto che serva un bomber capace di realizzare quella quota gol necessaria per assicurare la salvezza.

Tornando alla sfida contro la Juve Stabia, niente da fare per Co chis che rimarrà in città a curarsi dal problema al piede. Anche Privitera non è recuperabile, mentre Di Napoli spera di poter contare sul centrocampista Carrotta che è uno dei tre ex di turno, gli altri due sono Carillo e Gomez.

LO SCALO IN PASSATO È STATO INTERESSATO DA DIVERSE INCHIESTE GIUDIZIARIE

Spirito presidente: «Il porto di Napoli «deve diventare una casa di vetro»

Un porto aperto alla città, una casa di vetro, una condivisione delle scelte nel comitato di gestione con il presidente della Regione, il sindaco di Napoli e la direzione marittima della Campania. Questo sarà lo scalo marittimo partenopeo secondo il presidente **Usl** **Autonomia portuale** del Tirreno centrale, Pietro Spirito, insediato, dopo la firma del provvedimento di nomina del ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, giunta in extremis dopo l'annuncio di dimissioni del premier Matteo Renzi. «Con questo atto, il ministro - spiega Spirito - ha deciso di garantire una governance stabile ai porti, senza preconcetti». Quindi, il neo presidente sottolinea: «abbiamo 130 milioni di euro impegnati su 150 già a disposizione e dobbiamo

investire rispettando un percorso di legalità che andrà rafforzato, con accordi sui controlli che faremo con la Prefettura di Napoli e con l'Anac di Raffaele Cantone». Il porto di Napoli, interessato negli ultimi anni da diverse inchieste giudiziarie, «deve diventare una casa di vetro». Il piano di investimenti sarà così inserito nel documento di pianificazione operativa che « presenterò al ministro entro 2 mesi per entrare nel merito delle scelte di indirizzo strategico per i prossimi 4 anni ». Ex project manager per la binidica dell'area ex Italsider di Bagnoli, fino a 2 mesi fa, il presidente ha annunciato anche che « il porto di Napoli è disponibile ad accogliere un milione e 800mila tonnellate di sedimenti

della colmata di Bagnoli e dei sedimenti che ci sono nel fondale marino. Materiale che andrà a formare una nuova colmata in un'area ». Chiarendo che « sul tema della bonifica di Bagnoli ho sempre avuto ottimi rapporti con il Comune di Napoli », Spirito sostiene che la questione sarà posta « quando faranno la bonifica e bisognerà trovare un luogo per portarvi la colmata e i sedimenti marini ». « Il ministero delle Infrastrutture aveva indicato il porto di Trieste, ma è troppo distante e quindi il porto di Napoli con la colmata dovrà accogliere questi sedimenti », aggiunge. L'autorità portuale presieduta da Pietro Spirito oltre a Napoli, comprende Castellammare di Stabia e Salerno che si dovrebbe integrare al termine di una moratoria di 12-18 mesi.

infrastrutture / porto&diporto

Il Molo San Vincenzo e la sua storia recente



Il rinnovato interesse per il recupero del Molo San Vincenzo non può che far piacere, sia per la riscoperta della sua storia e sia per i grandi benefici turistici e di vivibilità che la città e il porto possono trarre.

Sorprende però che il tema venga affrontato come se si parlasse da zero, ignorando o dimenticando che le prime significative iniziative per il recupero del Molo San Vincenzo e la sua apertura alla città risalgono a poco più di quindici anni fa, allorché la stessa Marina Militare manifestò il proprio disinteresse alle attività, poi dismesse, che si svolgevano negli imponenti, monumentali e storici edifici ivi esistenti, la cui stessa manutenzione appariva particolarmente onerosa per la Forza Armata. Sarà bene quindi ricordare perché dal '98 ad oggi il percorso intrapreso non si sia ancora concluso, al fine di comprenderne le ragioni.

Nel compendio militare ivi esistente sul Molo San Vincenzo era insediato, fino alla fine del '98, il Comando in Capo del dipartimento Marittimo del Basso Tirreno (Maridipart Napoli) e l'omonimo stabilimento militare per la manutenzione e riparazione delle navi militari e civili ivi insediato per la presenza dello storico bacino in muratura, primo in Italia, realizzato dal Borbone.

Il bacino, non modificabile per la sua importanza storica (nel 1981 fu dichiarato Monumento Nazionale), per le sue dimensioni fu ritenuto dalla Marina Militare di Scarso interesse, come si può leggere in una risposta ad una interrogazione parlamentare, resa nel 1997 dal sottosegretario di Stato alla Difesa, Brutti.

Il Comando in Capo prima della sua soppressione occupava, esclusi i militari, circa seicento impiegati civili, di cui poco meno di cinquecento, occupati nello stabilimento. Da quella data, essendo evidente la volontà da parte della forza armata di dismettere la struttura, si pensò di restituirla alla città, e furono avviate concrete iniziative in tal senso.

La prima avvenne su impulso di Francesco Saverio Lauro, presidente dell'Autorità portuale di Napoli, che riuscì nel 1999 a far approvare dal comi-

tato portuale un progetto per il "recupero e il risanamento dell'antico molo borbonico denominato San Vincenzo" che quantificava il valore degli interventi in 16 miliardi ed ottocento milioni di lire.

Tali lavori furono ritenuti dallo stesso Lauro "propedeutici al più ambizioso progetto di rendere l'infrastruttura operativa per il settore crocieristico e per e per il diportismo" due ambiti in cui il porto di Napoli avrebbe avuto grandi possibilità di sviluppo. Secondo Lauro, il progetto avrebbe avvicinato, in ogni caso, il porto alla città e avrebbe fatto scoprire ai napoletani un luogo unico.

Alla fine del 2000, dopo una trattativa di soli sei mesi, in cui l'impegno di Rosa Russo Iervolino, Sindaco di Napoli, fu particolarmente intenso, il Ministro della Difesa, Sergio Mattarella, annunciava a Palazzo San Giacomo, alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Marina, la decisione di cedere la Darsena Acton come poi avvenne di lì a poco.

Le intese tra Comune, Regione Campania, Autorità Portuale e Governo, inducevano a previsioni ottimistiche sulla restituzione del compendio militare alla città, specialmente dopo la dichiarazione rilasciata dal Ministro Mattarella a seguire la visita al Bacino di Raddobbo: "È un'opera di enorme interesse anche storico. Ho scoperto che il Bacino Borbonico realizzato da Ferdinando IV è il primo esempio in Europa di costruzione in muratura sul mare eseguita con particolari e modernissime tecniche per l'epoca. Davvero un pezzo suggestivo della città, pieno di storia e di cultura".

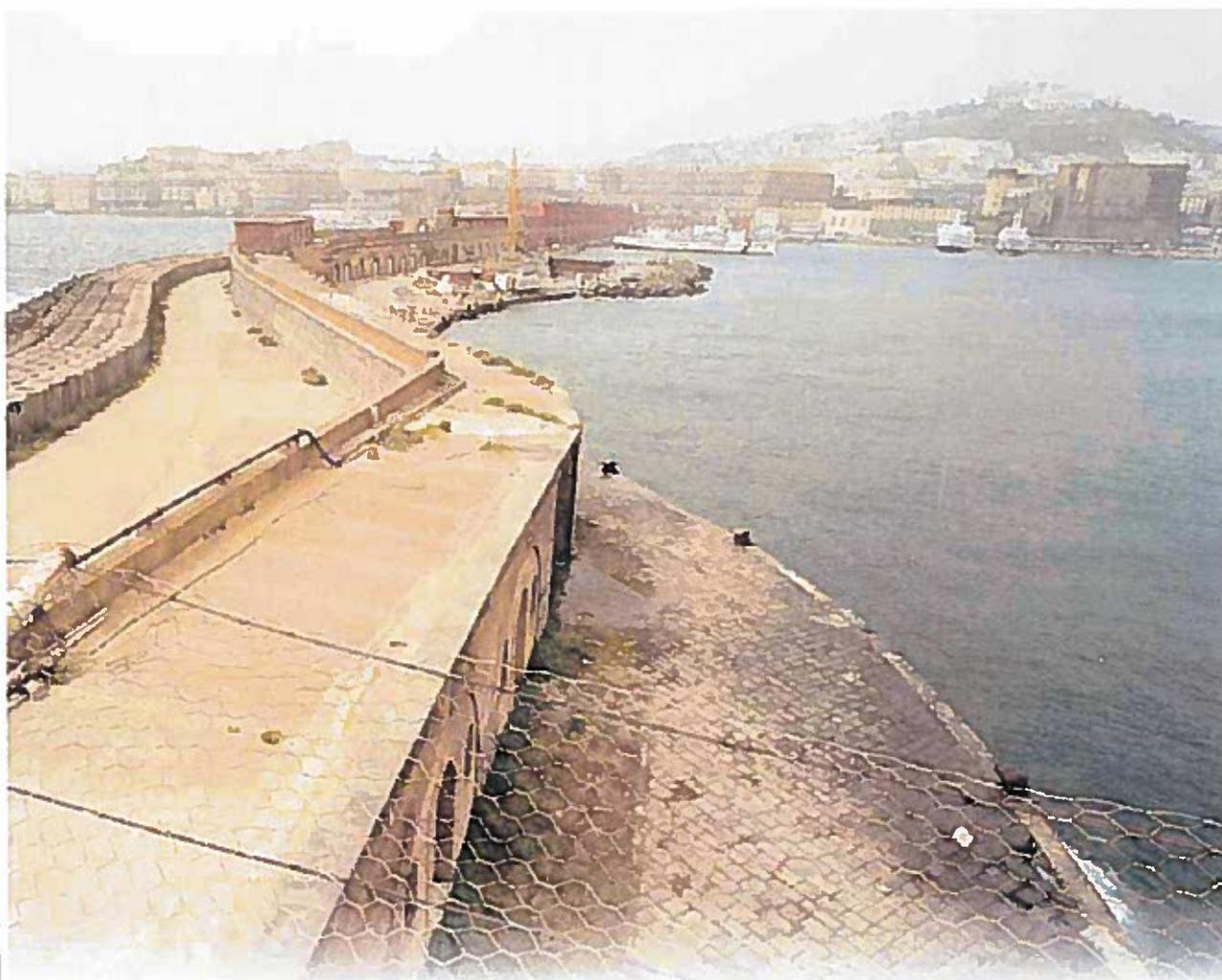
Successivamente non si è compreso perché le trattative con il Ministero della Difesa si siano arenate, nonostante sussistano le premesse per una cessione che può essere conveniente per la stessa Marina Militare.

Sui misteri della stasi, valga a proposito quanto dichiarò il sindaco Iervolino, durante il consiglio comunale del 6 marzo 2007: "... quando era Ministro della Difesa Mattarella ed ora ancora sindaco di Napoli Bassolino, Vice sindaco Marrone e Assessore all'Urbanistica Rocco Papa, siamo andati io, Marrone e Rocco Papa dal Ministro Mattarella

a chiedergli due cose, l'assegnazione al Comune di Napoli della Darsena Acton, visto che intanto il Comando della Marina era andato a Taranto, e l'assegnazione sempre al Comune del Molo San Vincenzo che è proprio, veramente, una cosa che fa stringere l'anima, perché il Molo va in deperimento mentre invece preso da noi avrebbe potuto con un project financing essere ricollocato. Abbiamo assistito ad un amabile duetto tra il Ministero che ci diceva di sì o i vortici militari, a cominciare dal suo Capo di Gabinetto, che ci dicevano di no perché erano assolutamente essenziali".

Sta di fatto che da quegli anni e fino al 2013 non si sapeva che destinazione dovesse avere il compendio militare del San Vincenzo. Con l'istituzione e il previsto insediamento a Napoli del Comando Logistico si poteva ipotizzare un rinnovato interesse per il compendio che di fatto non ci è stato, perché il nuovo Comando Logistico si è insediato a Nisida, pertanto il compendio militare del San Vincenzo si presenta, secondo quanto si legge nella relazione al piano regolatore del Porto di Napoli, nel seguente modo: "La parte centrale del molo è caratterizzata dalla presenza di un edificio lineare, oggi, in parte di proprietà militare ed in parte sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale. I locali, un tempo adibiti a deposito sono oggi per lo più abbandonati. Alla banchina interna sono accostate per i primi 900 metri imbarcazioni militari; gli altri accosti (il molo ne conta otto su un totale di circa 840 metri lineari di banchina) sono occupati da navi in disarmo. Altro elemento degno di nota è il Bacino di Raddobbo, detto anche Bacino Ischitella, di proprietà della Marina Militare, ancora funzionante; in seguito ad un recente restauro è stato dichiarato monumento nazionale".

Ma c'è di più. Nella relazione allegata alla determinazione 52/2015 della Sezione Controllo sugli enti della Corte dei Conti relativi al controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità Portuale di Napoli per gli esercizi 2012-2013, si legge dal prospetto del piano operativo triennale delle opere che nel compendio del San Vincenzo erano



stati previsti i seguenti interventi: completamento del consolidamento e ammodernamento del Molo San Vincenzo per una spesa prevista di 6 milioni di euro; restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del Molo San Vincenzo per una spesa di 10 milioni di euro; interventi di restauro e recupero funzionale delle volumetrie che costituiscono la cittadella militare alla radice del molo per una spesa prevista di 5 milioni di euro.

Questi elementi dovrebbero indurre a serie considerazioni sulla necessità di riaprire le trattative con il Ministero della Difesa per una ridefinizione delle rispettive competenze e recuperare quanto è già stato fatto in termini di progettazione. Anni fa **Autorità Portuale** bandì un concorso internazionale per un progetto di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli (Angioino - Beverello - Darsena Acton e Molo San Vincenzo) vinto dal gruppo Euvé dell'architetto francese Michel Euvé, confermato vincitore anche dopo

la conclusione innanzi al Consiglio di Stato del contenzioso amministrativo che ne era scaturito.

L'incarico progettuale fu affidato al Gruppo Euvé nel 2007 dalla società di trasformazione urbana Nausicaa, costituita per la realizzazione del progetto. Sebbene sia stata liquidata la società Nausicaa, il progetto è stato portato a termine ed è stato valutato positivamente dal Comune e dalla Soprintendenza che ha chiesto soltanto un adeguamento: gli ex Magazzini Generali, anziché essere demoliti dovranno essere recuperati. Nel processo di riqualificazione sono stati comunque coinvolti **Autorità Portuale**, il Comune, la Sovrintendenza, in virtù di un protocollo di intesa sottoscritto il 18 novembre 2009, per la concertazione della versione finale del progetto di riqualificazione attraverso la formazione del tavolo di lavoro congiunto tra progettisti e dirigenti delle tre istituzioni coinvolte.

In conclusione per recuperare il valore storico del Molo San Vincenzo,

restituirlo alla città e nel contempo assicurare una presenza autorevole della Marina Militare che non confligga con le altre esigenze, ritengo sia necessario riaprire il tavolo di trattative tra il governo della città ed il Ministero della Difesa, affinché siano destinate alla Marina Militare quelle aree che possano servire per testimoniare quanto sia stata e sia importante la sua presenza, magari con l'istituzione di un museo storico navale, unico per la preesistenza dello stonco bacino di raddobbo, ove si potrebbe collocare una nave museo o la ricostruzione di un antico bastimento.

La gestione del museo e di attività di natura promozionale, educativa e didattica da parte della Marina Militare, non avendo una connotazione operativa o strategica, consentirebbero la libera fruizione del compendio e la possibilità di utilizzarlo per attività turistiche e culturali.

Aniello Cuomo

Il porto, il piano

Bagnoli, la colmata verso la darsena petroli

Dopo l'annuncio del nuovo presidente, il luogo già indicato nel piano regolatore del 2012

Antonino Pane

Pietro Spirito, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale dovrà risolvere i problemi portuali della Campania e anche quelli di Bagnoli. Spirito sa meglio di chiunque altro, quindi, che ci sono da portare via da Bagnoli oltre un milione e ottocentomila tonnellate di sedimenti se si vuole avviare concretamente la bonifica di un sito strategico per la città e per l'intera regione. È proprio per questo Spirito ha detto subito che il porto di Napoli è disponibile ad accoglierli.

«Sul tema della bonifica di Bagnoli - ha precisato il neo presidente - ho scamprevisto ottimi rapporti con il Comune di Napoli. Il porto è quindi l'Autorità di sistema portuale non è inserito nella cabina di regia di Bagnoli ma opera come ente collaterale insieme ad altri organi pubblici. Conosco molto bene la situazione - ha aggiunto - ed è bene cominciare a preparare subito la soluzione. Quando faranno la bonifica bisognerà trovare un luogo per portare la colmata e i sedimenti marini. Il ministero delle infrastrutture aveva indicato il porto di Trieste, ma è troppo distante e quindi il porto di Napoli con una nuova colmata dovrà ac-

cogliere questi sedimenti».

In totale si tratta di circa un milione di tonnellate per quanto riguarda la rimozione della colmata a mare di Bagnoli e di circa 800mila tonnellate di sedimenti marini, secondo uno studio del 2005. Il destino del porto di Napoli, dunque, si incrocia nuovamente con quello di Bagnoli. Spirito ha detto che si dovrà costruire una nuova cassa di colmata, tenuto conto che quella attualmente in corso di ultimazione della nuova darsena di levante a stento riuscirà a raccogliere parte delle sabbie inquinate del porto e che i lavori di escavo, finanziati dal Grande Progetto sostenuto dalla Regione e dalla Ue, sono già oggetto di un bando pubblicato nel mese di settembre scorso.

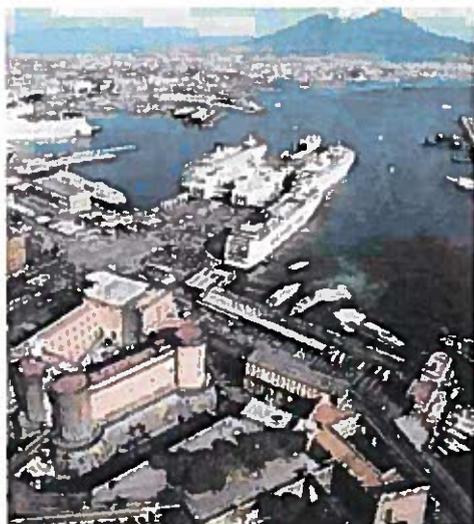
Un programma ambizioso che rievoca percorsi e progetti già avviati in un passato non tanto lontano ma puntualmente accantonati. A prendere in carico Bagnoli è stato il governo Renzi che ha avocato a sé la «Bonifica ambientale e la rigenerazione urbana delle aree di rilevante interesse nazionale - comprensorio Bagnoli-Coroglio». Il commissario straordinario, Salvo Nastasi, ha individuato in Invitalia il soggetto attuatore degli interventi di bonifica e risana-

mento ambientale e del ridisegno urbanistico del comprensorio.

Sono trascorsi dodici mesi ed il Commissario Straordinario, seppure tra tanti ostacoli, è riuscito a tracciare una via di uscita per completare le bonifiche e per procedere alla rigenerazione di uno dei comprensori più invidiati al mondo. Tra le scelte operate, come si legge nel documento di programmazione recentemente elaborato da Invitalia, vi è la rimozione di quella colmata realizzata su area demaniale nel lontano 1952, con il parere contrario della Soprintendenza, dall'Ilva. Una colmata di oltre un milione di metricubi fortemente contaminata da residui delle lavorazioni industriale ormai ferme dal 1991. Una scelta che ratifica l'indirizzo della variante al Piano Regolatore Generale definitivamente approvata nel 1998.

C'è da ricordare che già il 26 luglio 2002 venne sottoscritto un primo accordo di programma in base al quale l'Autorità Portuale di Napoli si impegnava a smantellare ed acquisire i materiali derivanti dalla demolizione della colmata, a effettuare l'escavo, il trattamento dei materiali, e a procedere al trasporto degli stessi materiali nella zona portuale. Ma gli impegni non vennero rispettati per cui si sottoscrisse un successivo Accor-

do di Programma in data 17 luglio 2003 nel quale ancora l'Autorità Portuale di Napoli si impegnava a concludere gli interventi in 48 mesi, ovvero entro giugno 2007. Anche questi impegni vennero disattesi. Ed è così che nel 2007 arriva l'Accordo di Programma Quadro per la bonifica dei siti di interesse nazionale di Piombino e Bagnoli-Coroglio, che prevedeva la rimozione della colmata di Bagnoli e il conferimento dei materiali a Piombino. Nuovo flop. Le vasche di colmata a Piombino, infatti, sono ormai colme, quella della darsena di levante nel porto di Napoli (ancora in costruzione) potrà a stento ricevere le sabbie inquinate dello scalo. Da qui l'idea del neo Presidente Pietro Spirito di fornire una nuova colmata nel porto di Napoli almeno di capacità equivalente alla nuova darsena di levante. Ma dove realizzare una colmata? Ritorna dunque in auge la colmata della darsena petroli, quella tanto contestata dai petrolieri di Napoli Est ma contenuta nel Piano Regolatore Portuale approvato nel 2012 ed adottato da ultimo nel 2013 dopo che il consiglio comunale di Napoli, sostenendo fortemente la lotta all'inquinamento di Napoli Est, decise all'unanimità di approvare l'intesa istituzionale.



”
L'ipotesi inattuabile il piano di trasferire nel porto di Trieste il materiale di Bagnoli

I numeri
Un milione e 800mila tonnellate
Indagine della stazione Dohrn sui contenuti



Salerno, in leggera flessione il commercio con l'estero

Gli ultimi dati diffusi dall'Istat evidenziano, per le esportazioni dalla provincia di Salerno nel primo semestre dell'anno, una variazione del -5,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Tale andamento è determinato soprattutto dai risultati conseguiti nella prima parte del semestre (-6,2%) in parte compensata dalla minor flessione registrata al secondo trimestre (-4,0%). La flessione tendenziale registrata in provincia appare ben più accentuata di quanto registrato nella regione Campania (-0,3%) mentre il dato nazionale è stazionario. Analogamente, per quanto riguarda le importazioni, si registra in provincia una flessione significativa dei beni acquistati dall'estero (-12,1%) determinata soprattutto dall'andamento dei primi mesi del 2016 (-17,2% il dato del periodo gennaio-marzo -7,4% quello di aprile-giugno). Negativa, ma più contenuta, la variazione media semestrale dell'import regionale (-1,1%) e quella nazionale (-2,9%). Questo, in sintesi, è quanto emerge dalle elaborazioni dei dati Istat effettuate dall'Osservatorio Economico provinciale della Camera di Commercio di Salerno.

Analizzando i dati per settori di attività, si segnala la performance positiva del settore primario con un incremento dell'export del 9,7% nel semestre con performance significative verso l'area Unione Europea e altri Paesi europei nei mesi da aprile a giugno, con una

variazione tendenziale, rispettivamente, di +11,5% e +16,3%.

L'export delle attività manifatturiere, che compongono quasi l'89% del totale delle esportazioni dell'intera provincia, registrano una variazione del -6,6% rispetto allo stesso periodo del 2015, riducendosi da 1.097 milioni a quasi 1.025 milioni di euro. Di segno analogo le importazioni del manifatturiero, in flessione del 12,1%.

Per quanto riguarda l'export dei prodotti del comparto alimentare e bevande, si segnala una flessione del 3,2%, con una tendenza positiva nel periodo aprile-giugno (+2,5%), che fa da contrastare ad un primo trimestre dell'anno in diminuzione (-8,6%).

Un analogo percorso di recupero si segnala per l'export dei prodotti in metallo (-1,2% è il dato complessivo del semestre).

Complessivamente in crescita invece il settore degli apparecchi elettrici (+4,3%), trainato dal comparto della fabbricazione di cavi a fibra ottica, che passa dal -5,1% del primo trimestre del 2016, al +13% del periodo aprile-giugno, rafforzandosi sul mercato dell'Unione Europea e asiatico.

Andamento negativo, seppur in diversa misura, per tutti gli altri comparti.

Per quanto riguarda la destinazione geografica dei flussi commerciali verso l'estero, rispetto al primo semestre dello scorso anno, sono in diminuzione quelli verso i Paesi dell'Unione Europea del

3,1%. I beni importati dal mercato europeo comunitario, complessivamente pari a quasi 400 milioni di euro, fanno registrare una diminuzione del 18%.

Si intensifica, invece, il flusso commerciale con i Paesi europei extra UE, sia per quanto riguarda l'export (+5,2%) che per l'import (+82,2%). Le esportazioni aumentano sia nei primi mesi dell'anno (3,7%) che nei mesi da aprile a giugno (8,8%).

Spaccata in due l'America, dove, nella parte settentrionale, si registra un considerevole aumento del 23% delle esportazioni salernitane, rappresentate per la quasi totalità dalle attività manifatturiere. Discorso opposto per l'America centro meridionale dove si assiste ad una diminuzione dell'export (-39,5%) rispetto a giugno 2015. L'import proveniente dall'America si contrae complessivamente del 20,1%.

Quasi il 12% delle esportazioni complessive delle imprese salernitane è indirizzato al mercato dei paesi dell'Africa che con un volume di vendite di oltre 134 milioni di euro registrano, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, una diminuzione del 19,9%. In contrazione anche il mercato asiatico, più nello specifico Medio Oriente e Asia centrale, aree verso le quali le esportazioni diminuiscono rispettivamente del 13,9% e 53,2%, anche se nel secondo caso il valore assoluto è di poco superiore ai 5 milioni di euro.

Francesco S. Salleri



Riqualificazione del nuovo Polo Crocieristico di Salerno

Il progetto consiste nella riqualificazione della storica banchina del Molo Manfredi nel Porto Commerciale del Comune di Salerno, area quanto mai strategica nelle logiche di sviluppo territoriale poste in essere dall'Amministrazione Comunale e dall'**Autorità Portuale** di Salerno, in quanto cerniera ideale tra la nuova Stazione Marittima, l'intervento urbanistico che ha fulcro nell'edificio Crescent e la città.

Finalità dell'intervento è quella di rendere l'area formalmente idonea e funzionalmente atta a fungere da raccordo tra il mare e la città, agevolando la mobilità e la sosta dei flussi turistici e crocieristici che interesseranno il Molo Manfredi.

In particolare, gli interventi previsti nel progetto di riassetto formale e funzionale del Molo Manfredi sono finalizzati alla recente entrata in funzione della Stazione Marittima.

L'**Autorità Portuale** di Salerno, di concerto con l'Amministrazione Comunale del Capoluogo, ha, dunque, ritenuto di avviare le azioni necessarie a rendere l'argomentata area quale tratto d'unione tra il mare e la terra ferma e tali da garantire l'accessibilità e la leggibilità del luogo destinato a divenire un'importante porta della città di Salerno.

L'aumento dei flussi turistici legato al

nuovo polo crocieristico, rende inoltre urgente una separazione più netta tra gli attuali percorsi pedonali e carrabili, al fine di garantire una migliore fruibilità per i bus ed una maggiore sicurezza ai pedoni.

La Stazione Marittima, progettata dalla compianta Zaha Hadid - unitamente al prolungamento del Molo Manfredi - ha la finalità di sviluppare il comparto della crocieristica mediante la predisposizione di una banchina interamente dedicata all'accoglienza delle navi da crociera, in modo tale da offrire l'accesso al Porto di Salerno nel circuito degli scali crocieristici del Mediterraneo ed alle opportunità di sviluppo che da esso deriverebbero.

L'area del Molo Manfredi oggetto d'intervento è attualmente priva di organicità e di un assetto funzionale che riesca ad imprimere dei caratteri riconoscibili; al contempo, essa mostra chiari i segni di una chiusura rispetto alla città, ponendosi come un'area avulsa dal contesto urbano e storico in cui si inserisce.

Il progetto propone l'attuazione di una serie di azioni miranti alla riqualificazione dell'area in oggetto, mediante la messa in opera di alcuni interventi: innanzitutto la sostituzione delle pavimentazioni esistenti con pavimentazione in materiale lapideo o a verde per le zone del piazzale ed in basoli originali

recuperati sul posto per i percorsi carrabili esistenti, oltre alle aree rivestite in asfalto, cemento e resina in continuità con i materiali delle aree in aderenza; poi la realizzazione di finiture di raccordo tra la pavimentazione da realizzare nel piazzale e quella della Piazza della Libertà del Crescent e della Stazione Marittima. Particolare cura per il riassetto dell'area a parcheggio pubblico e ad uso della Capitaneria di Porto e dell'**Autorità Portuale** la risistemazione dei percorsi carrabili di accesso al Molo Manfredi e alla Stazione Marittima e la riprofilatura del filo della banchina al fine di raccoriarlo, da un punto di vista estetico e funzionale, agli interventi sulla banchina prospiciente la stazione marittima e sul prolungamento del molo Manfredi. Infine la ripavimentazione e la realizzazione di strutture ombreggianti leggere ed amovibili nel tratto di raccordo tra il molo Manfredi ed il molo di Levante.

Grande soddisfazione ha espresso il Presidente Annunziata per questa ulteriore perla, decisiva per il grande, definitivo sviluppo delle crociere nella città di Salerno. Il nuovo Piano Regolatore, poi, allungherà di ulteriori 500 mt. il Molo che, complessivamente, potrà accogliere fino a tre - quattro navi e 10.000 crocieristi al giorno.

Cosimo Brutelli

Informazioni Marittime

Salerno entra nei servizi THE Alliance



Il porto di Salerno sarà inserito nella rete di servizi di “THE Alliance”, cordata formata da Hapag Lloyd, K Line, Mol, Nyk e Yang Ming, operativa a partire da aprile dell'anno prossimo.

Gli armatori **hanno annunciato** una riorganizzazione delle linee che collegano il Mediterraneo (Italia, Spagna, Francia) con i porti della *east coast* statunitense. Il servizio si chiama AL6, escluderà i porti spagnoli di Algeciras, Tarragona, Valencia e Barcellona, che saranno serviti in joint con l'israeliana Zim. Al loro posto entrerà lo scalo campano.

La nuova rotazione è la seguente: Salerno, Livorno, La Spezia, Genova, Fos, Halifax, New York, Norfolk, Savannah, Salerno.

Ad esso si aggiunge il servizio AL7 con la seguente rotazione: Valencia, Tarragona, Mersin, Ashdod, Haifa, Izmir, Pireo, Barcellona, Tarragona, Valencia, Algeciras, Halifax, New York, Norfolk, Savannah, Valencia.

Porti: Gioia, Molinari (Idv), nuovo Governo crei agenzia lavoro

"Mancato avvio rischia diventare alibi per responsabilità Mct"



(ANSA) - CATANZARO, 7 DIC - "Oggi il Senato approverà la Legge di bilancio e, da domani, inizierà una nuova fase politica che porterà, presumibilmente, alla nascita di un nuovo Governo chiamato innanzitutto a elaborare una nuova legge elettorale.

Credo, però, sia fondamentale che il prossimo esecutivo si occupi anche di numerose problematiche lasciate in sospeso e che toccano direttamente la vita dei cittadini". Lo dichiara il senatore Italia dei valori Francesco Molinari.

"Mi riferisco ad esempio - aggiunge Molinari - alla questione relativa al Porto di Gioia Tauro, che interessa da vicino centinaia di famiglie disperate. L'accordo che prevede una seria infrastrutturazione del porto e la nascita di un'agenzia per la ricollocazione e la riqualificazione dei lavoratori è rimasto in sospeso. Mentre stanno avanzando con fatica i progetti sul retro porto e la riorganizzazione dello stesso non è partita l'agenzia a sostegno del lavoro e quindi vi è un rischio altissimo di licenziamento per i lavoratori dipendenti delle aziende che vi operano e per i territori limitrofi come San Ferdinando".

"Questo mancato avvio dell'agenzia - sostiene ancora il parlamentare di Idv - sta diventando un alibi per società come la Medcenter che, invece, deve essere chiamata alle proprie responsabilità in quanto il Governo Renzi si è impegnato a fare del porto di Gioia Tauro, lo snodo del Mediterraneo per lo scambio merci. Il nuovo Governo attui quanto previsto dall'accordo e adotti azioni per superare questi ostacoli il più velocemente possibile". (ANSA).

Catania: Conferenza A.L.I.S.–Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile su "IL MARE PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO"



Catania, 7 dicembre 2016 – L' A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile ha organizzato una conferenza su "IL MARE PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO"

Continuità territoriale e Intermodalità nell'area Euromediterranea per sabato 10 dicembre, alle ore 11 a bordo della nave traghetto Cartour Gamma – Porto di Catania
Idee a confronto per il riscatto del Mezzogiorno, per una vera continuità territoriale con le grandi isole e per l'internazionalizzazione di tutto il settore trasporti.

Programma della conferenza:

Intervento d'apertura

Vincenzo Bianco – Sindaco di Catania

Saluto iniziale

Marcello Di Caterina – Direttore Generale di A.L.I.S.

Tavola Rotonda

Guido Grimaldi – Presidente di A.L.I.S.

Nunzio Martello – Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia

Giovanni Pistorio – Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Sicilia
Enrico Finocchi – Direttore Generale per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità del Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti

Simona Vicari – Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Moderatore: Marcello Di Caterina

Seguirà light lunch

Messina, la stiva -killer Sotto accusa le navi -carretta

Sei avvisi di garanzia ai vertici della Caronte&Tourist, conclusi gli incidenti probatori. Monta la protesta dei marittimi sulle condizioni di sicurezza. In un mercato sempre più monopolizzato

Sei avvisi di garanzia ai vertici della società Caronte & Tourist, dall' amministratore delegato Luigi Genghi, al comandante della nave Sansovino, Salvatore perdere la certezza delle prove, alle quali hanno partecipato uomini del Ris, della Capitaneria di Porto e anche funzionari ministeriali, hanno da subito delineato le modalità in cui è maturata la tragedia, ora la preoccupazione dei sindacati dei marittimi si sposta sulle tematiche della sicurezza sul lavoro e sulla vetustà della flotta Siremar, la società di navigazione regionale posta sul mercato su imposizione dell' Unione Europea: la capofila Tirrenia, società dello Stato, aveva maturato debiti per 700 milioni. Nella documentazione fornita dalla società armatrice sono state evidenziate le attività di controllo alle navi, svolte di routine, impegnate sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, per rilevare le quali il gruppo Caronte insieme a Ustica Lines ha offerto la cifra di 55 milioni, la stessa somma che lo Stato eroga ogni anno alla società per garantire la copertura delle tratte sociali, in nome della "continuità territoriale". Un business, garantito da contratto di servizio, per i prossimi dodici anni.

Il parco -macchine rilevato un anno fa dalla Compagnia delle Isole, dalle prime dichiarazioni raccolte, è stato trovato "in condizioni di evidente trascuratezza". Ma nei piani di sviluppo industriale del gruppo Caronte, che oggi sin attesta su un fatturato di 230 milioni, c' è anche l' emissione di uno "shipping bond" un prestito obbligazionario sottoscritto dai fondi di investimento Muzinich e Tenach, da destinare agli sviluppi del business marittimo.

Un business che ormai in Sicilia ha le caratteristiche evidenti del duopolio: da una parte Caronte & Tourist, o Ngv, società dello stesso gruppo, sui traghetti; dall' altra Ustica Lines, ora Liberty, con gli aliscafi, che, dopo una serie di aste andate deserte, si è garantita i bandi della Regione Sicilia, con ribassi minimi dell' 1%.

Un duopolio in Sicilia, già in passato investigato dall' Antitrust, l' ente guidato dal professore palermitano Pitruzzella che ora ha puntato l' attenzione delle sue istruttorie anche nell' area di Napoli, dove ben dieci società, la Navigazione libera del Golfo, Alifauro, Alicost, Alifauro-Gruson, Medmar Navi, Snav, Servizi

CRONACHE

Messina, la stiva-killer Sotto accusa le navi-carretta

Sei avvisi di garanzia ai vertici della Caronte&Tourist, conclusi gli incidenti probatori. Monta la protesta dei marittimi sulle condizioni di sicurezza. In un mercato sempre più monopolizzato

Sei avvisi di garanzia ai vertici della società Caronte & Tourist, dall' amministratore delegato Luigi Genghi, al comandante della nave Sansovino, Salvatore perdere la certezza delle prove, alle quali hanno partecipato uomini del Ris, della Capitaneria di Porto e anche funzionari ministeriali, hanno da subito delineato le modalità in cui è maturata la tragedia, ora la preoccupazione dei sindacati dei marittimi si sposta sulle tematiche della sicurezza sul lavoro e sulla vetustà della flotta Siremar, la società di navigazione regionale posta sul mercato su imposizione dell' Unione Europea: la capofila Tirrenia, società dello Stato, aveva maturato debiti per 700 milioni. Nella documentazione fornita dalla società armatrice sono state evidenziate le attività di controllo alle navi, svolte di routine, impegnate sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, per rilevare le quali il gruppo Caronte insieme a Ustica Lines ha offerto la cifra di 55 milioni, la stessa somma che lo Stato eroga ogni anno alla società per garantire la copertura delle tratte sociali, in nome della "continuità territoriale". Un business, garantito da contratto di servizio, per i prossimi dodici anni.



La nave del gruppo è stata più volte sottoposta a verifiche da parte dell' Armada di Stato, ma gli incidenti probatori alla stiva Sansovino sono stati il primo di una serie di altri. Il secondo è avvenuto il 20 settembre scorso, nel porto di Santa Margherita Ligure, con la nave "Siremar" compagnia Siremar. Il terzo è avvenuto il 10 settembre scorso, nel porto di Santa Margherita Ligure, con la nave "Siremar" compagnia Siremar. Il quarto è avvenuto il 10 settembre scorso, nel porto di Santa Margherita Ligure, con la nave "Siremar" compagnia Siremar. Il quinto è avvenuto il 10 settembre scorso, nel porto di Santa Margherita Ligure, con la nave "Siremar" compagnia Siremar.

Il gruppo Caronte & Tourist, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Ustica Lines una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali. La società Ustica Lines, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Caronte & Tourist una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali. La società Caronte & Tourist, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Ustica Lines una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali.

Il gruppo Caronte & Tourist, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Ustica Lines una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali. La società Ustica Lines, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Caronte & Tourist una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali. La società Caronte & Tourist, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Ustica Lines una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali.

Il gruppo Caronte & Tourist, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Ustica Lines una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali. La società Ustica Lines, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Caronte & Tourist una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali. La società Caronte & Tourist, che opera sulle tratte di collegamento con le Isole minori della Sicilia, ha offerto al gruppo Ustica Lines una cifra di 55 milioni per la gestione delle tratte sociali.

segue

marittime linee del Golfo, Consorzio linee marittime partenopee, Gescab e Acap sono state multate con una sanzione secca di 14 milioni di euro, perché sorprese "a fare cartello".

Un fenomeno al quale la categoria dei marittimi, che nelle settimane scorse ha manifestato a Roma, conosce bene: i sindacati chiedono a gran voce il riconoscimento dello status di "attività usurante", insieme alla protezione del "no domus", la certezza che gli armatori assumano personale "non extraeuropeo", pena la perdita dei benefici fiscali previsti dalla legge 30/98, che assicura significativi sgravi.

Battaglia, questa, sulla quale si è molto impegnato l'armatore napoletano Vincenzo Onorato, acquistando intere pagine di pubblicità sui giornali, che gli hanno procurato qualche noia con i suoi "competitor", gruppo Grimaldi in testa.

Onorato, che di recente ha inaugurato delle linee anche in Sicilia verso Malta, e in Russia con le crociere, in partnership con St Peter Line, mira ad acquisire il 100% della ex Tirrenia, dove oggi figura come socio al 40%, insieme al fondo Clessidra, di Claudio Sposito, ex manager berlusconiano, e al 15% dell'armatore Luigi Negri. Il contratto di servizio della ex Tirrenia assicura 72 milioni di euro l'anno di contributi statali.

Dall'altra parte il suo competitore Grimaldi punta ad acquisire la Gnv, la compagnia di Gian Luigi Aponte che ha trecento milioni di fatturato, dieci traghetti e trecento milioni di euro di esposizione con il sistema bancario.

Un mercato, quello marittimo, dove il monopolio da una parte e un solido rapporto con le banche dall'altro, è indispensabile per fare fronte ai marosi delle contingenze: a supportare i piani di sviluppo di Vincenzo Onorato c'è il presidente dei trasportatori, Pelanzona, vicepresidente nazionale di Unicredit.

Ad affiancare i piani di sviluppo del gruppo FranzaMatacena, c'è stata fino a poco tempo fa la società, Ferry Investment, fondo promosso dal Ministero dello Sviluppo economico, che deteneva il 10% del gruppo, cui partecipavano in cordata banche come Unicredit, Intesa San Paolo, Monte Paschi e la stessa Cassa depositi e Prestiti. Il gruppo Caronte ora sta procedendo a una operazione di acquisto di azioni proprie.

e.b.

Cmdb: «L' Authority ponga fine agli abusi»

I Si sono rivolti direttamente a De Simone, gli esponenti di Cambiamo Messina dal Basso.

«Il Piano regolatore portuale esclude in maniera netta la possibilità di utilizzare la Rada come molo di approdo. Basta leggere i verbali dell' ultima concessione per trovare preoccupazioni per un bando di durata considerata troppo estesa (tre anni). L' ultima dibattuta concessione prevedeva in maniera categorica "l' esercizio dell' attività di auto traghetti mento in località Rada San Francesco". I mezzi pesanti avrebbero, quindi, potuto transitare esclusivamente in caso di comprovata impossibilità dell' utilizzo di Tremestieri.

È inaccettabile che i Tir abbiano continuato e continuano tutt' ora a transitare dalla Rada, come ampiamente documentato. La teoria, abusata e un po' risibile, del "se vengono non li possiamo non accettare" non può essere in alcun modo tollerata». E ora? Un nuovo bando? «Noi non crediamo che questa sia una scelta pacifica». L' Authority è chiamata a «condividere al più presto con la città intera le soluzioni studiate per lo smaltimento del gommato leggero e pesante, chiarire in che modo vorrà dare giusta considerazione alla volontà della comunità messinese che questo tratto di costa venga restituito alla città, rendere noto quali strumenti dovrebbero garantire in modo assoluto la fine degli abusi».

Cronaca di Messina

Rada S. Francesco, ultima concessione triennale
De Simone: «L' Authority deve fare una scelta seria e realistica, risponde alle critiche e intorno la Prefettura»

La gara da 60-milioni
Tra una settimana l'appalto per la pubblica illuminazione

Il problema è la sottocultura
Inaccettabili ritardi nei servizi sociali

TRIS DI SCONTI Chateau d'Ar

Disposti dall' Authority

Presto al via i lavori di recinzione del porto Italiano: grave cesura

L' ex sindaco: città mortificata, esiste un costoso impianto di videosorveglianza. Mario Sciotto: esigenze di sicurezza

L' ennesima battaglia persa.

Stanno per iniziare anche i lavori di recinzione del porto di Milazzo disposti dall' **Autorità portuale**. Le proteste, le prese di posizione di qualche gruppo politico e associazioni, sono state carta straccia. Tutto andrà avanti così come stabilito.

Nel silenzio assordante delle istituzioni. È davvero incredibile come questa città non riesca a far valere le proprie ragioni anche su questioni che apparentemente sembrano di poco conto. Chinon si rassegna è l' ex sindaco Lorenzo Italiano che nel 2007 bloccò con un parere negativo il progetto poi andato avanti. L' esponente di Forza Italia è consapevole che è difficile fermare l' intervento ma confida ancora nella mobilitazione delle associazioni e rappresentanti della cosiddetta società civile affinché - afferma - si prenda posizione contro «l' ennesima mortificazione che ci troveremo da qui a breve a dover subire da parte di un ente che al di là dei proclami sino ad oggi poco o nulla ha dato a Milazzo. Con questa chiusura - prosegue Italiano - si darà il colpo di grazia, realizzando nell' area del porto tra via dei Mille e Molo Marullo dei muri e cancelli per oltre due metri, creando una divisione tra la città il centro storico e i milazzesi i quali da sempre hanno vissuto a contatto con il mare. Già l' antico chiosco (il baretto) posto sulla cortina del porto della famiglia Corso -Sindoni è in fase di smontaggio; quante altre attività chiuderanno? Occorre difendere le attività commerciali che si affacciano sul porto, i posti di lavoro, il nostro affaccio al mare. Non è possibile separare il porto dal centro storico. La giustificazione di mettere il porto in sicurezza non regge. Non c' è già installato un milione impianto di vigilanza installato sull' intera cortina **portuale**? Funziona?».

«Non tutti i progetti sono validi - conclude Italiano - si possono rivedere e proporre varianti quando questi se realizzati creano problemi all' intera comunità. Questa nuova barriera distruggerà l' armonia paesaggistica di un porto turistico che sorge a ridosso del centro storico, creando un tutt' uno di bellezza con i palazzi storici e monumentali».

segue

L' **Autorità portuale** comunque è intenzionata ad andare avanti, forte dei pareri favorevoli rilasciati da parte degli enti competenti e dell' approvazione del progetto in Comitato **portuale** nell' aprile 2015 alla presenza del rappresentante del Comune di Milazzo. La recinzione alta verrà realizzata a perimetro della parte commerciale del porto (dalla rotatoria di largo dei Mille sino a largo Buccari) ed è costituita da un muretto di circa 50 centimetri, sormontato da ringhiera in ferro lavorato di 1,35 metri di altezza. L' attuale recinzione esistente, alla 90 cm, verrà ricollocata nella zona da largo dei Mille sino al varco di ingresso del Molo Marullo (zona storica del porto).

E a schierarsi a favore è invece il presidente del "Comitato grande porto", Mario Sciotto.

«Tutti i porti commerciali di una certa importanza al pari degli aeroporti, delle stazioni ferroviarie, delle metropolitane - scrive il comandante Sciotto - sono dei punti di arrivi e partenze e pertanto strutture sensibili da proteggere contro eventuali atti di terrorismo».4(g.p.)

crociere / porto&diporto

Terminal: Global Cruise investe nel porto di Cagliari



L'AP di Cagliari all'International Cruise Summit di Madrid

L'Autorità portuale di Cagliari è stata presente all'International Cruise Summit 2016 evento cruciale per il traffico crocieristico mondiale che si è tenuto a Madrid ed a cui partecipano i maggiori stakeholders internazionali dell'industria delle crociere. Tra questi non solo dirigenti dei maggiori terminal crocieristici europei, ma sono stati presenti a Madrid anche vertici dei porti europei del Mediterraneo.

Per Roberto Isidori, Commissario straordinario dell'Autorità portuale: "Partecipare a eventi internazionali di questa portata non è solo importante per la visibilità del Porto di Cagliari ma è una occasione irrinunciabile di crescita. Questa è la linea tenuta fino ad ora dall'Autorità portuale di Cagliari, che spero e credo venga portata avanti in futuro. Sono stato favorevolmente impressionato dalla Spagna, che attraverso un reale e convinto lavoro di squadra sta crescendo in questo settore in maniera esponenziale. Durante la conferenza è emerso un dato sorprendente: il paese iberico in questo anno registra 24 milioni di passeggeri che, rispetto ai 4 milioni di passeggeri di

dici anni fa, rappresenta un aumento del 600%: un record incredibile frutto di un intelligente ed efficace lavoro tra imprenditori privati e istituzioni. A questo esempio dobbiamo guardare anche in Sardegna superando divisioni e particolarismi. In quest'ottica il clima di collaborazione che abbiamo avviato con Regione Sardegna, Comuni interessati, Camere di Commercio e player locali sta dando i suoi frutti: dopo un 2016 record Cagliari nel 2017 sarà tra i porti crocieristici italiani a maggiore crescita. In tale contesto l'applicazione della riforma che individua per la Sardegna un unico ente di gestione per tutti i porti va sicuramente nella giusta direzione". Tra l'altro il settore crocieristico si sta preparando ad un incremento vertiginoso della domanda, considerato che soprattutto nell'Estremo Oriente (Cina e India) si prevede che possano a breve affacciarsi nel mondo del turismo oltre 500 milioni di nuovi utenti. È di tutta evidenza che anche se una minima parte di loro dovesse entrare nei circuiti crocieristici del Mediterraneo si avranno formidabili ricadute nel mercato di riferimento con effetti esponenziali per tutto il sistema economico locale.

Valeria Mangiarotti, responsabile marketing dell'Autorità portuale, ha sottolineato che "Nel corso del summit è stato sottolineato che il ruolo delle Autorità portuali, ora Autorità di sistema, è quello di lavorare per migliorare le infrastrutture ma soprattutto collaborare e controllare il lavoro svolto dai terminalisti. Al riguardo per il porto di Cagliari si registra una importante novità, la società Cruise Global della Holding Global Port ha acquisito importanti partecipazioni societarie in diversi porti europei tra cui quello di Cagliari; tale policy potrà sicuramente incrementare le potenzialità dello scalo. Global Port è il più grande operatore mondiale nella gestione di terminali e porti crocieristici. Detiene 9 porti in 6 paesi. Con una posizione consolidata nel Mediterraneo, in Asia e nel Pacifico, movimentata al mondo 5 milioni di passeggeri con una quota di quasi il 20% del traffico del Mediterraneo. Per Cagliari - prosegue Mangiarotti - vuol dire entrare nel network più importante al mondo, che agirà a sostegno dei traffici e la crescita del nostro scalo".

RedMar

L'ULTIMA ACQUISIZIONE È L'EUROPA MULTIPURPOSE TERMINALS DI TRIESTE DA PARTE DI PEKOL

Invasione turca nei porti italiani

Nello scalo giuliano attivi anche i connazionali di Un Ro-Ro. Nei terminal passeggeri Global Port Holdings, dopo Venezia e Ravenna, ha fatto shopping anche nei porti di Cagliari e Catania

I porti italiani stanno assistendo a una vera e propria invasione ottomana sui terminal merci e passeggeri. L'ultima acquisizione in ordine temporale è stata quella del Gruppo Ekol sul 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals attraverso la controllata Yalova Ro Ro Terminali A.S. A cedere la società che gestisce il terminal portuale al Molo VI di Trieste, dove vengono movimentati prevalentemente camion e semirimorchi provenienti dalla Turchia, sono stati la Francesco Parisi Casa di Spedizioni (finora azionista di maggioranza) e Friulia Spa (la finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia). Ekol, così come il suo principale competitor (sempre turco) Un Ro-Ro, che ha anch'esso rilevato tre anni fa la maggioranza azionaria della società Samer Scaports & Terminali cui è demandata la gestione delle banchine Riva Traiana dello scalo giuliano, offre collegamenti marittimi regolari dai porti di Haydarpa a (Istanbul), Izmir e il porto

greco di Lavrio verso il Nord Adriatico. Europa Multipurpose Terminal aveva iniziato a operare nel 2010 grazie a una concessione di 25 anni e, da 52 navi e 46 coppie di treni movimentati annualmente, è arrivata nel 2015 a gestire rispettivamente 182 navi e 1.361 collegamenti ferroviari con il Centro-Est Europa. Anche grazie a questa operazione si ampliano le attività di sviluppo del terminal che già prevedono investimenti complessivi per circa 20 milioni di euro.

Rimanendo sempre ai terminali merci, l'altro porto italiano colonizzato dai turchi è La Spezia dove il Gruppo Arkas, a braccetto con l'agente italiano F.lli Cosulich, ha rilevato due anni fa dal Gruppo Tarras il 50% del Terminal del Golfo, per poi lanciare un ambizioso piano d'investimenti volto a raddoppiare l'infrastruttura a fronte di una concessione di 40 anni e un investimento pari a oltre 100 milioni di euro. Ma i turchi in Italia credono anche al business della

movimentazione passeggeri e infatti la Global Port Holdings (società nella quale aveva investito con soddisfazione qualche anno fa anche il fondo Palladio Finanziaria) la scorsa estate ha messo un piede nel Venezia Terminal Passeggeri partecipando con una quota del 25% nella Venezia Investimenti (cordata di privati composta anche da Msc Crociere, Costa Crociere e Royal Caribbean Cruises) che, in partnership con la Regione Veneto, si è aggiudicata la stazione marittima del primo porto crocieristico dell'Adriatico.

A settembre, poi, lo stesso gruppo turco aveva rilevato il 51% della Ravenna Terminal Passeggeri, società che gestisce le attività di imbarco e sbarco dei crocieristi nello scalo romagnolo e fino a quel momento partecipata dagli altri dalla stessa Venezia Terminal Passeggeri, Royal Caribbean e dalla società Bassani di Venezia.

Ora però Global Port Holdings è voluta andare ancora oltre e questa settimana ha annunciato di aver allargato il proprio

raggio d'azione anche ai porti di Cagliari, Catania e La Spezia (sempre rilevando quote precedentemente in mano a Royal Caribbean e a Bassani). Le ultime operazioni hanno portato i turchi al 70,89% della società Cagliari Cruise Port, al 62,2% della Catania Cruise Terminal, al 53,67% della Ravenna Terminal Passeggeri e al 28,5% della La Spezia Cruise Facility che offre servizi di terra alle navi passeggeri che approdano in rada a Portovenere.

Alla luce dell'ultima tornata di acquisizioni, nel rischio dei porti del Mediterraneo Global Port Holdings può vantare bandierine proprie in Italia (Venezia, Cagliari, Catania, Ravenna e Portovenere), in Spagna (Barcellona e Malaga), a Malta (Valletta), in Portogallo (Lisbona), in Montenegro (Bar), in Croazia (Dubrovnik) e ovviamente in Turchia (Kuadas, Bodrum e Antalya) per un totale di oltre 7,5 milioni di passeggeri movimentati ogni anno che le garantiscono il primato mondiale fra i terminal crociera. (riproduzione riservata)



Navi da crociera a Cagliari

Approvato il secondo Avviso del programma. Interessate Liguria, Sardegna e Toscana

Italia-Francia, un mare di fondi

Sul piatto 69,2 mln per turismo, cultura, mobilità, porti

Pagina a cura
di MASSIMILIANO FINALI

Il secondo Avviso del Programma Italia-Francia marittimo 2014-2020 è stato approvato e distribuito sui territori oltre 69,2 milioni di euro di risorse pubbliche. Le proposte progettuali potranno riguardare tutti i quattro Assi del Programma sui temi del turismo, della cultura, della sostenibilità dei porti, dell'info-mobilità e della formazione. I progetti dovranno coinvolgere partner italiani e francesi dell'area di cooperazione, potranno partecipare organismi internazionali, organismi pubblici, privati e di diritto pubblico.

Per l'Italia saranno interessate le regioni Sardegna e Liguria, oltre alle province costiere della Toscana. Oltre a quest'area, saranno coinvolte la Corsica e la regione francese Paga, dipartimenti del Var e Alpes Maritimes. Le domande di contributo potranno essere presentate sulla piattaforma on line Marittime plus a parti-

re dal 9 gennaio 2017 e fino alle ore 18,00 del 7 marzo 2017.

Competitività delle imprese

L'Asse Prioritario 1 è rivolto alla promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere. È orientato ad aumentare la competitività del tessuto imprenditoriale dell'area attraverso l'identificazione di alcune filiere prioritarie di valenza transfrontaliera, particolarmente legate alla crescita blu e verde che presentano un buon potenziale di sviluppo, in termini di creazione di nuove imprese ed opportunità di crescita competitiva delle imprese esistenti.

Risorse naturali e culturali

L'Asse Prioritario 2 riguarda la protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi. L'asse è orientato a migliorare la capacità delle istituzioni pubbliche di promuovere, in forma congiunta, la prevenzione e la gestione di alcuni rischi specifici

dell'area chiaramente derivanti dal cambiamento climatico, nonché di migliorare la sicurezza in mare contro i rischi della navigazione. Inoltre mira a incrementare la gestione congiunta, sostenibile e responsabile, di tutto il patrimonio na-



Uno scorcio dell'Isola d'Elba

turale e culturale dell'area, e in particolare ad aumentare la protezione delle acque marine dai rischi provocati da attività umane nei porti.

Trasporti

L'Asse Prioritario 3 sostiene il miglioramento della connessione dei territori e della sostenibilità delle attività portuali. Questo asse è orientato a mi-

gliorare le connessioni dei nodi secondari e terziari transfrontalieri alle infrastrutture aumentando, da un lato, l'offerta di trasporto e, dall'altro, sviluppando la multi-modalità. Inoltre esso concorre al miglioramento della sostenibilità delle

attività portuali contribuendo alla riduzione dell'inquinamento, acustico e delle emissioni di carbone.

Opportunità di lavoro e formazione

L'Asse Prioritario 4 persegue l'aumento delle opportunità di lavoro sostenibile e di qualità e di inserimento attraverso l'attività economica. Questo asse è orientato ad aumentare le opportunità di lavoro e di inserimento attraverso l'attività economica nelle filiere transfrontaliere indicate nell'Asse 1 sostenendo l'auto-imprenditorialità, la microimpresa e l'impresa sociale. Obiettivo di

questo asse è anche il rafforzamento del mercato del lavoro transfrontaliero nelle filiere prioritarie e nell'imprenditoria sociale attraverso servizi congiunti per il lavoro e offerte di formazione integrate.

Copertura a fondo perduto fino al 100%

Il contributo a fondo perduto, per i partner italiani pubblici, potrà coprire fino al 100% delle spese ammissibili. Il bando finanzia i «Progetti semplici», che dovranno prevedere un minimo di due e un massimo di sedici partner.

Saranno ammissibili a finanziamento anche soggetti che, pur non localizzati nell'area di Programma, siano localizzati in Italia o Francia; tali soggetti saranno ammissibili a condizione che le loro attività siano a beneficio dell'area di programma e che l'importo totale delle attività fuori area non superi il 20% delle risorse comunitarie dedicate al progetto.

shipping / porto&diporto

Eurobonus: entro metà 2017 alla Commissione Europea

Il Presidente di Rete Autostrade Mediterranee Antonio Cancian presenta a XX EuroMed lo stato dell'arte del progetto

Passi avanti verso l'Eurobonus: sarà presentata entro la metà del 2017 alla Commissione Europea la proposta di incentivi coordinati a livello comunitario per l'implementazione delle Autostrade del Mare nei mercati del Mediterraneo e Atlantico. La proposta si sviluppa nell'ambito del progetto Med Atlantic Ecobonus per

l'incentivazione del trasporto marittimo a corto raggio di cui è partner Rete Autostrade Mediterranee.

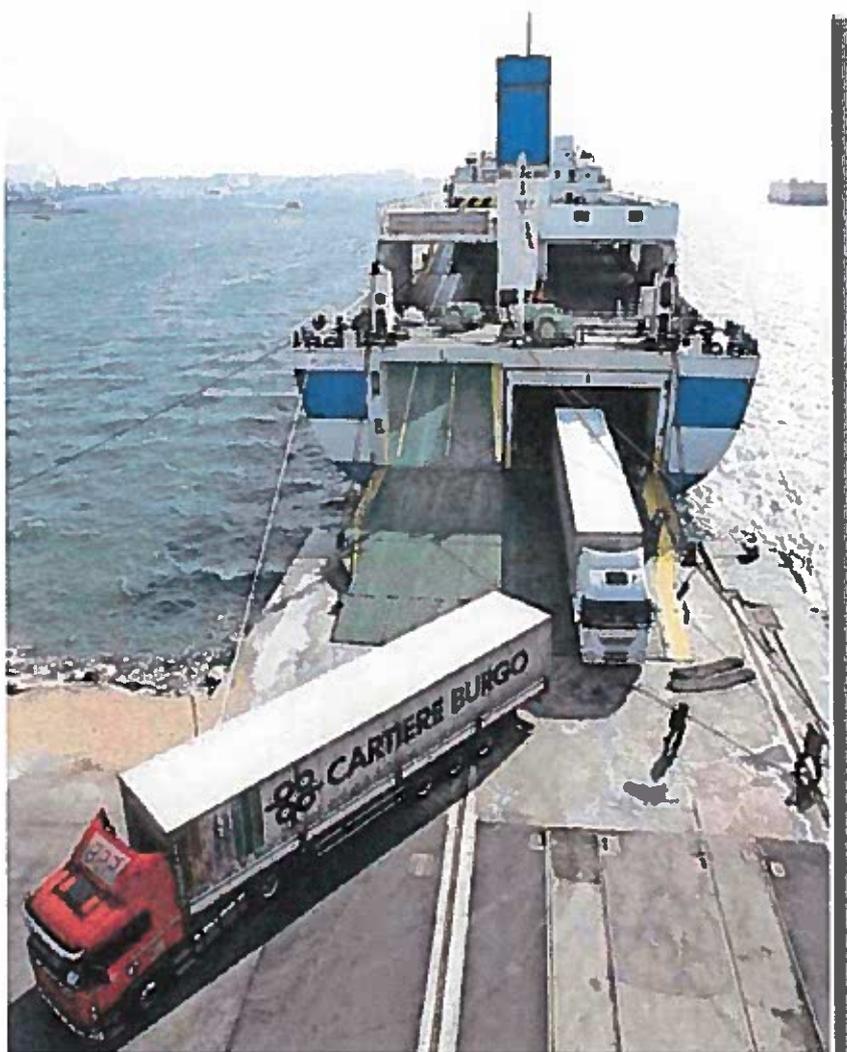
Questo quanto annunciato durante XX EuroMed Convention del Gruppo Grimaldi a Venezia da Antonio Cancian, Presidente e Amministratore Delegato di RAM, che ha commentato: "RAM è fra i principali promotori dell'estensione

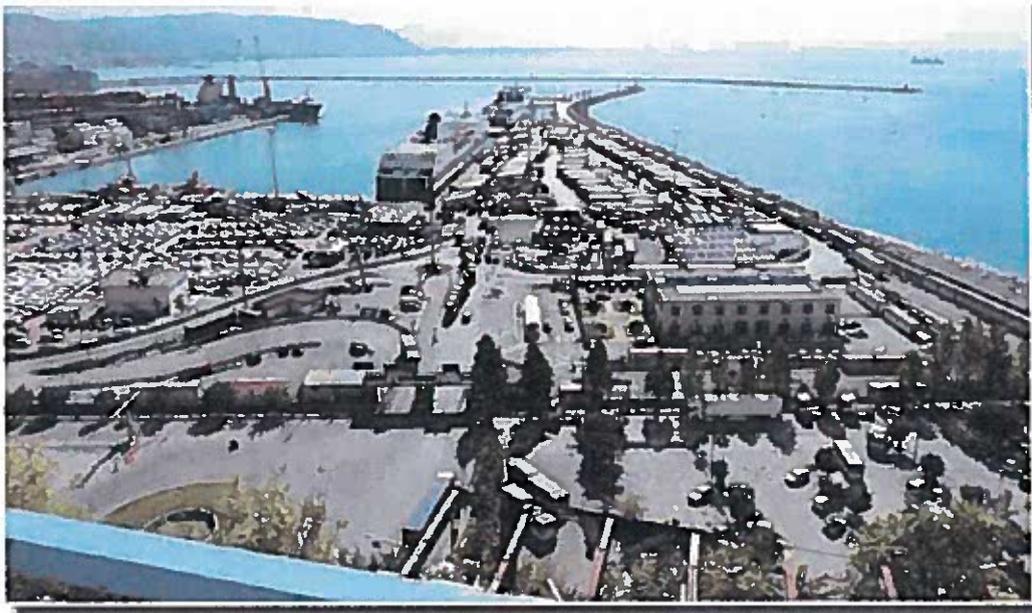
a livello europeo dell'esperienza italiana degli incentivi per l'intermodalità. Il Mediterraneo è un mare europeo, quindi anche l'Europa – se vuole una 'cura dell'acqua' – deve incentivare il trasporto marittimo e fluviale. Gli incentivi nazionali Marebonus e Ferrobonus devono essere un passaggio intermedio verso un'incentivazione europea". Il progetto Med Atlantic Ecobonus è attuato grazie ai finanziamenti CEF, e vede fra i partner RAM insieme ai Ministeri dei Trasporti di Italia, Spagna, Portogallo e Francia.

Il Presidente Cancian si è inoltre soffermato sul tema della progettualità: "La legislazione europea e nazionale hanno fatto importanti passi avanti: ora l'implementazione, deve arrivare dal territorio attraverso l'interconnessione degli assi con i nodi, attraverso l'intermodalità nei nodi stessi – gli hub portuali, che devono essere Green Port e Smart Port. Ultimo requisito è l'integrazione: i progetti devono inserirsi in un sistema e a loro volta includere tutte le componenti, infrastrutture, reti energetiche e di telecomunicazioni".

Per procedere, secondo Cancian, è necessario mettere in campo progetti di fattibilità tecnico-economica, come disciplinati dal nuovo codice degli appalti nazionale, che permettono di definire se i Master Plan siano sostenibili dal punto di vista economico, sociale, ambientale. Se ci sono questi requisiti, è possibile procedere alla definizione di Business Plan, resa facile dalla disponibilità di fondi perduti come PON, CEF, di loan attraverso la BEI e di garanzie importanti come Junker.

"L'unico modo per avviare questa progettualità – ha concluso Cancian – è attraverso soluzioni di partnership tra pubblico e privato, che siano definite con chiarezza; l'integrazione deve attuarsi anche in termini finanziari, tramite strumenti come blending e matching. RAM mette a disposizione degli stakeholder del territorio le proprie competenze e le relazioni con gli enti europei





e nazionali”.

Questi obiettivi sono quelli evidenziati dal Presidente di Rete Autostrade Mediterranee anche in occasione del workshop “Le opportunità di finanziamento per il settore portuale e logistico” organizzato da MIT e RAM, in collaborazione con Commissione Europea.

“Dal territorio deve partire la progettualità per lo sviluppo del sistema portuale e logistico italiano: la legislazione europea e nazionale rendono il momento favorevole” questo l’invito rivolto agli stakeholder del settore – rappresentanti delle neo costituente Autorità di Sistema Portuale, di interporti, delle principali associazioni di categoria del mondo portuale e della logistica – che hanno preso parte mercoledì 9 novembre scorso al workshop.

“Con il supporto della Commissione Europea e del MIT che ha ora uno strumento ad hoc nella Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, sono gli stakeholder a doversi fare promotori di una progettualità delle infrastrutture e delle infrastrutture che, come ricordato dai relatori intervenuti, deve realizzare gli assi, connetterli con i nodi e poi lavorare su quegli stessi nodi in modo da creare un modello logistico intermodale, che integri cioè il trasporto su gomma, acqua e ferro, e che trasformi gli hub portuali in smart e green. Un’integrazione che non va considerata, dunque, solo dal punto di vista territoriale ma che riguarda, oltre ai trasporti, anche l’energia e le telecomunicazioni nonché gli aspetti finanziari. Un altro aspetto estremamente importante – sottolinea Cancian – riguarda la tempistica da rispettare per fare in modo che le opportunità disponibili non vadano perse”.

“RAM sta cooperando in questo sen-

so con la Autorità di Sistema e le sue competenze e relazioni sono a disposizione degli stakeholder, per incentivare e supportare la fattibilità tecnico-economica dei loro progetti. Una volta riconosciuta la sostenibilità economica, ambientale e sociale di tali iniziative, non sarà un problema la costruzione del Business Plan per la fase attuativa, che dovranno comprendere grants (PON, POR, CEF...), prestiti (CDP, BEI...), e garanzie (tipo LGTT o quelle previste dall’EFSI) attraverso soluzioni di blending”.

Un momento favorevole per il sistema portuale e logistico nazionale riconosciuto anche da Herald Ruijters, Acting Director di DG MOVE: “L’Unione Europea e il MIT hanno dotato il sistema di un’ottima base su cui costruire una progettualità di valore, frutto di un approccio integrato – che guardi non solo il porto, ma anche il retroporto e l’interporto di riferimento – e struttura. L’Italia è al centro del Mediterraneo: anche grazie al contributo di RAM, è necessario migliorare i collegamenti a Sud con il Nord Africa e ad Est con i Balcani, il Mar Nero e con il Golfo”.

“Il workshop proposto – conclude Ruijters – è un momento utile per dotare voi stakeholder degli strumenti necessari per una possibilità di sviluppo per il sistema, tanto più in vista del 2017, anno in cui ci aspetta un importante traguardo: la definizione della nuova prospettiva finanziaria, un’opportunità che l’Italia non può perdere per migliorare i propri collegamenti con l’Europa e il Mediterraneo”.

Durante la giornata sono intervenuti anche Luigi Merlo, Consigliere per la Portualità e la Logistica del MIT, e Carlo Secchi, Coordinatore europeo e co-autore dell’Action Plan “Making the best use of new financial schemes

for European transport infrastructure projects”.

Lo stato dell’arte in Italia e in Europa delle politiche e della programmazione dei trasporti è stato delineato dagli interventi di Ennio Cascetta, Capo della Struttura tecnica di missione del MIT, di Maria Margherita Migliaccio, Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del MIT e di Enrico Pujia, Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del MIT.

A seguire, Anton Giulio Mann e Maria Cristina Marolda, Policy Officer di DG MOVE hanno offerto una panoramica dei fondi CEF e Horizon 2020 e soluzioni di blending finanziario.

La seconda parte della mattinata ha puntato i riflettori sul Fondo EFSI, con la presentazione delle attività condotte dalla task force italiana sul Piano Juncker a opera di Andrea Riccardi, Segreteria Tecnica del Ministro dell’Economia e delle Finanze. In seguito, Alessandro Izzo, Vice Capo Unità Infrastrutture, Energia e Settore Pubblico di Banca Europea degli Investimenti, Neri Di Volo, JASPERS - Joint Assistance to Support Projects in European Region, e Simona Camerano, Responsabile Ricerca e Studi - Area Development Finance di Cassa Depositi e Prestiti hanno presentato le opportunità e gli strumenti messi a disposizione dai rispettivi enti per lo sviluppo progettuale.

La mattinata si è conclusa con la presentazione di progetti di successo in Europa e in Italia nel settore dei trasporti da parte di Gianfranco Pignatone, Direttore Pianificazione Strategica RFI e José Alberto Rino di BEI.

Stefania Vergani

Allagamenti tra Brancaccio e Ficcarazzi, automobilisti soccorsi dai pompieri

PALERMO - Decine di richieste d' intervento sono arrivate alla sala operativa dei vigili del fuoco di Palermo per diversi allagamenti tra Brancaccio e Ficcarazzi. La pioggia intensa che si è abbattuta in queste sul capoluogo siciliano ha trasformato in torrenti alcune strade cittadine e dei comuni di Villabate e Ficcarazzi. Diversi gli automobilisti rimasti bloccati con le proprie auto e soccorsi dai pompieri. Diversi gli interventi in negozi e scantinati allagati, anche con l' utilizzo di pompe idrovore. A causa del maltempo è saltato il collegamento per Ustica, rende noto la compagnia di navigazione Siremar che, a causa del peggioramento delle condizioni meteorologiche ha deciso di non effettuare la corsa prevista alle 9 da Palermo.

Maltempo, nubifragi e danni da Catania a Palermo. Scuole chiuse in Sicilia orientale

Emergenza tra Villabate e Ficarazzi, decine di chiamate ai vigili del fuoco da parte di automobilisti in difficoltà e cittadini con abitazioni e negozi allagati

Il maltempo colpisce ancora la Sicilia. A soffrire di più è il Catanese ma non mancano i danni nel resto dell' Isola. Scuole chiuse ad Aci Castello, ad Acireale e a Viagrande. Stessa decisione ad Augusta. Disagi anche sulla tratta Milazzo-Eolie: la nave veloce "Isola di Stromboli", non ha potuto approdare a Vulcano e Rinella. A Palermo decine di richieste d' intervento sono arrivate alla sala operativa dei vigili del fuoco per diversi allagamenti tra Brancaccio e Ficarazzi. La pioggia intensa che si è abbattuta in queste sul capoluogo siciliano ha trasformato in torrenti alcune strade cittadine e dei comuni di Villabate e Ficarazzi. Diversi gli automobilisti rimasti bloccati con le proprie auto e soccorsi dai pompieri. Diversi gli interventi in negozi e scantinati allagati, anche con l' utilizzo di pompe idrovore. A causa del maltempo è saltato il collegamento per Ustica, rende noto la compagnia di navigazione Siremar che, a causa del peggioramento delle condizioni meteorologiche ha deciso di non effettuare la corsa prevista alle 9 da Palermo. Nel Catanese piove invece ininterrottamente da ieri: precipitazioni temporalesche anche di forte intensità e vento forte hanno flagellato la zona. I sindaci dell' area invitano a limitare gli spostamenti. A Catania sono stati una trentina gli interventi effettuati nella notte dai vigili del fuoco. Tantissime le segnalazioni per allagamenti e per crollo di intonaci pericolanti da ballatoi. Molti i tombini scoperti dalla forza delle acque piovane, che hanno causato problemi alla circolazione. Tra le segnalazioni di danni giunte al Comune quella riguardante un crollo in via Volturmo, dove hanno ceduto parti di edifici di proprietà comunale che hanno danneggiato una vettura parcheggiata. L' assessorato al Welfare si è attivato per dare sostegno alle famiglie che occupano, senza autorizzazione, l' edificio. Segnalate al comune anche numerose buche causate dalle precarie condizioni del manto stradale. Nelle prime ore del mattino in municipio a Catania è stato fatto inoltre il punto sulla situazione dei trasporti pubblici: l' Amt ha su strada 90 autobus e altri sette usciranno in mattinata. E' inoltre in corso un monitoraggio della situazione in tutti gli edifici scolastici. Stato di allerta anche nel Siracusano. Ieri le vie di Augusta erano fiumi d' acqua . Dopo l' allerta della Protezione Civile Regionale, che indica uno stato di preallarme (arancione), il sindaco di Augusta Cettina Di Pietro, ha deciso la chiusura delle scuole, di ogni ordine e grado, mentre gli uffici pubblici resteranno aperti.

PRONTA LA VARIANTE AL PROGETTO. La società concessionaria per la costruzione e la gestione della struttura provvederà a giorni ad inviarlo all' amministrazione comunale

Capo d' Orlando, attracco per gli aliscafi al porto

Il sindaco Franco Ingrilli: «La Ustica Lines sembra interessata ad avviare i collegamenti tra la nostra città e le isole Eolie»

«È evidente - ha sottolineato il primo cittadino - l' interesse di dotare un' opera strategica come quella di contrada Bagnoli di tutte le strutture ed i servizi necessari al suo pieno funzionamento».

Francesca Alascia OOO Il costruendo porto di Capo d' Orlando avrà il regolare attracco per gli aliscafi, pronta la variante al progetto originario per un importo pari a circa 400 mila euro. La "Porto Turistico Capo d' Orlando Spa", società concessionaria per la costruzione e gestione del porto turistico, presenterà presumibilmente entro dieci giorni, il progetto di variante all' amministrazione comunale guidata dal sindaco Franco Ingrilli, che sarà vagliato dall' ingegnere Michele Gatto, Responsabile Unico del Procedimento (Rup) e dalla Regione. L' amministrazione comunale del centro paladino si attivò prontamente affinché "Capo d' Orlando Marina" fosse dotata di un attracco per gli aliscafi in grado di garantire il collegamento veloce con le isole Eolie, lo scorso 6 ottobre, con una nota firmata dal Rup Gatto ed inviata alla direzione lavori ed alla società concessionaria, rappresentò l' indicazione di predisporre ogni atto necessario e propedeutico alla realizzazione di un molo per l' attracco di tutte le tipologie di imbarcazioni, compresi gli aliscafi, i catamarani e le imbarcazioni monocarena cosicché il porto potesse usufruire di un collegamento veloce con le isole minori, attività di rilevante interesse per lo sviluppo dell' intero territorio. «Capo d' Orlando Marina, la cui inaugurazione è prevista per giugno 2017- afferma il primo cittadino Ingrilli- avrà l' attracco per gli aliscafi e la nota datata 6 ottobre fa chiarezza in ordine ai passaggi compiuti in questo senso dall' amministrazione». «È evidente - prosegue il sindaco - l' interesse di dotare un' opera strategica come quella di contrada Bagnoli di tutte le strutture ed i servizi necessari al suo pieno funzionamento.

Siamo perfettamente consapevoli che buona parte dello sviluppo economico di Capo d' Orlando e del suo comprensorio passa dal porto». «L' attracco per gli aliscafi, quindi, non solo ci sarà - conclude Ingrilli- ma alcune compagnie di navigazione si sono già fatte avanti perché interessate ad avviare il servizio. Sembra infatti che Ustica Lines S.p.A, previa autorizzazione della tratta da parte della Regione,

segue

stia conducendo una trattativa con la ditta appaltatrice per l'attivazione di un servizio di linea con tinuo fra il centro orlandino e l'arcipelago delle Eolie, collegamento al momento presente solo nel porto di Milazzo». Sull'argomento lo scorso novembre era intervenuto anche il consigliere comunale Aldo Sergio Leggio, presentando un'interrogazione scritta allo scopo di conoscere tra l'altro, si legge nell'atto ispettivo, «Se il sindaco avesse intenzione di intervenire convocando la ditta appaltatrice, la direzione lavori e l'ufficio tecnico comunale per le necessarie variazioni progettuali da concordare con gli stessi, per l'edificazione del molo necessario per gli attracchi degli aliscafi, dotando quindi il costruendo porto anche di tale servizio, poiché la mancata costruzione determinerebbe una forte menomazione dei servizi offerti da tale struttura, con conseguente perdita di visitatori». La costruzione, avviata nel 2015, ha raggiunto una percentuale del 70 per cento di avanzamento secondo il crono programma stabilito, già avviati i lavori preparatori per i pontili ed ultimate le banchine. «Entro marzo 2017- afferma l'architetto Giuseppe Mangano, presidente del Consorzio che si occupa della costruzione del porto - saranno collocati i pontili galleggianti, destinati all'ormeggio delle imbarcazioni, l'assegnazione dei posti barca invece è già iniziata nel mese di giugno. L'imponente bacino portuale, che si propone di diventare il fiore all'occhiello della nautica siciliana ospiterà ben 562 posti.

Nel porto di Capo d' Orlando

Il pontile per gli aliscafi sarà presto realizzato

Il mese scorso il sindaco Ingrilli scrisse alla società del project financing sollecitando proprio l' inserimento dell' approdo

Franco Perdichizzi CAPO D' ORLANDO Il pontile d' attracco degli aliscafi del porto di Capo d' Orlando, ormai alle ultime battute finali del progetto di completamento, si farà.

In questi giorni ci sono state alcune riunioni tecniche proprio per stabilire l' ubicazione del molo che consentirà agli aliscafi di ormeggiare.

Come si ricorderà il mese scorso il primo cittadino Franco Ingrilli, scrisse alla società del project financing "Porto di Capo d' Orlando SpA" chiedendo proprio la realizzazione dell' approdo che nel progetto non era stato incluso.

L' ubicazione del pontile d' attracco che prevede un molo proiettato verso il mare, a causa della lunghezza degli alettoni degli aliscafi, dovrebbe essere lungo il molo sud d' entrata dell' invaso, proprio sotto costa. Il molo di sopra flutto che si estende verso levante ne garantirà la sicurezza dal punto di vista meteo-marino. Ancora la decisione ufficiale dell' ubicazione non è stata assunta ma si tratta solo di pochi giorni.

Una volta stabilita l' ubicazione spetterà poi al Rup del Comune paladino approvare il progetto e richiedere al Demanio Marittimo l' autorizzazione per l' occupazione della parte

di mare che l' attracco occuperà. Per quanto riguarda la spesa, si parla di alcune centinaia di migliaia di euro, non dovrebbero esserci problemi poiché nella gara d' appalto aggiudicata per circa quarantottomilioni di euro, sono comprese somme a disposizione per eventuali esigenze ed emergenze.

Intanto proseguono a ritmo spedito i lavori di completamento della struttura che, come si sa, dovrebbe essere completata entro la fine della prossima primavera. L' avanzamento dei lavori a fine ottobre contabilizzava già completati l' 82% delle opere a mare ed il 57 % dei lavori a terra. Ma a novembre si è andati avanti notevolmente mentre in questi giorni una grande draga sta posizionando nell' invaso i pilastri per fissare i pontili mobili che daranno la possibilità ai natanti, una volta completata l' opera, di ormeggiare al suo interno.

In questi mesi che mancano al suo completamento le opere che modificheranno in maniera evidente l' area portuale saranno quelle stradali d' accesso. Le vie per accedere all' area portuale saranno due,

una dalla ex statale 113 che collega velocemente la struttura agli svincoli autostradali di Broio-Capo d' Orlando Est e Rocca Capo d' Orlando ovest e l' altra dal lungomare di San Gregorio che rappresenterà la bretella per il collegamento con Capo d' Orlando centro. Sarà una "passeggiata" più che una strada perché la bellezza del panorama del "sea -front" sarà garantito non solo dalla vista mozzafiato del mare e delle isole Eolie davanti ma anche la parco di Villa Bagnoli che con i suoi maestosi alberi è uno spettacolo unico.3.

FRANCO PERDICHIZZI

Filicudi, inagibile da una settimana

Danneggiato il molo aliscafi Lo scalo alternativo a 15km!

Spesi 800mila euro, ma i cassoni sono finiti in fondo al mare. La recente visita di Crocetta non ha sortito effetti

Salvatore Sarpi LIPARI Non accennano a diminuire le problematiche inerenti la portualità per gli abitanti di Filicudi. Le mareggiate invernali hanno danneggiato l' approdo degli aliscafi al punto che, da circa una settimana, è inagibile. Di conseguenza i mezzi veloci di linea pur di non "saltare" l' isola sono costretti ad utilizzare lo scalo alternativo di Pecorini. Ma al danno si aggiunge beffa: coloro che devono partire dall' isola, infatti, devono dapprima raggiungere l' area dello scalo inagibile, dove è ubicata la biglietteria, e dopo sorbirsi un percorso di circa quindici chilometri per raggiungere l' aliscafo. Questa situazione di grande disagio viene evidenziata dal presidente della Circostrizione, Graziella Bonica, in una nota indirizzata al sindaco di Lipari, Marco Giorgianni.

«Disagi su disagi per i cittadini ma anche per gli operatori del settore portuale. Gli ormeggiatori, considerando che le navi approdano a Filicudi porto, e gli aliscafi a Pecorini, devono fare la spola tra un luogo e l' altro». Intanto, sembra essersi "smarrita" anche la via che doveva portare, dopo la conferenza di servizi tenutasi a novembre sull' isola alla presenza del presidente della Regione, Rosario Crocetta, alla ripresa dei

lavori di messa in sicurezza del porto. «Per questi lavori - evidenzia la Bonica - sono stati utilizzati 800 mila euro ma i cassoni sono finiti in fondo al mare e le mareggiate, giorno dopo giorno, continuano ad infliggere ulteriori colpi alla già forte precarietà della struttura. Dalla conferenza di servizi, tenutasi sui luoghi, non abbiamo più avuto notizie. Cosa avete deciso o state decidendo? - chiede il presidente della Circostrizione a Giorgianni -. Sarebbe opportuno che i cittadini sapessero».

Ritornando all' inagibilità del pontile degli aliscafi, la Bonica auspica «che gli uffici competenti si attivino nel più breve tempo possibile, non foss' altro perché che i porti sono il nodo cruciale della mobilità eoliana e non si possono chiedere più "sacrifici", invero già durati a lungo, alla gente che ha il diritto ad una giusta mobilità. Tenendo conto soprattutto degli anziani che devono poter partire e ritornare in modo sicuro e sereno».

Insomma, alle Eolie, specie nelle isole minori, siamo alle solite. Strutture portuali periodicamente danneggiate, gravi disagi per i residenti, la politica che dà risposte in ritardo, quando è in grado di darle.

SALVATORE SARPI

Acque agitate nel porto di Scarlino Azione legale contro i licenziamenti

SCARLINO (Grosseto)

ACQUE agitate, nel porto di Scarlino. Ha un fatturato di oltre dieci milioni di euro, per un numero di posti barca (964) che ne fa uno dei porti più importanti del Paese. Ma le assicurazioni fornite dall'ad non convincono il Comitato Porto Canale. L'associazione si dice «preoccupata per la situazione complessiva» esprime la propria «vicinanza ai lavoratori licenziati» e annuncia di ipotizzare a breve «una nuova azione legale». Pescatori, commercianti e dipendenti, che negli ultimi giorni hanno subito tre licenziamenti, parlano di una situazione di «grande sofferenza». «Ad oggi – accusano dal Comitato – non è stato possibile neppure definire il bilancio di previsione del 2016. Si pagano al buio da anni spese di gestione elevatissime e non di competenza. Spese che dovrebbero essere concordate da una commissione, ma la società non si è mai resa disponibile».

Rotterdam aumenta (di poco) le tasse portuali



Lieve aumento delle tasse portuali a **Rotterdam**. Il rincaro dello **0,3%**, ha spiegato l'Autorità portuale dello scalo olandese, equivale alla metà del tasso di inflazione dello scorso anno. L'ente ha inoltre specificato che il rialzo, previsto dal prossimo gennaio 2017, rispetta l'intesa triennale sulle tariffe portuali siglata con i rappresentanti degli operatori e degli utenti portuali che prevedeva un incremento massimo annuo pari all'1%.

Le fatiche di Mourinho avanti a piccoli passi

ATTRACCATA al porto di Odessa, la Corazzata Mourinho ha battuto lo Zorya armata di una cassa di cerbottane. Son bastati un blando possesso palla e le due accensioni di Mkhitaryan e Ibrahimovic per battere 2-0 il povero Zorya che gioca a Odessa perché il suo campo di casa è troppo a nord (Luhansk) e da quelle parti l' Ucraina è ancora un Paese in guerra. Il Manchester United si qualifica, ma lo fa soltanto all' ultima giornata, senza gloria, senza mai dare l' impressione di essere il vero United (del resto il "vero" United non sarebbe qui bensì agli ottavi di Champions). E soprattutto lo fa da secondo in classifica. Avrebbe dovuto dominare e invece ha disputato un girone mediocre, perdendo due delle tre partite esterne. La sua condotta non impeccabile e non troppo diversa da quella adottata in Premier, dove Mourinho viaggia già a 13 punti dal Chelsea capolista ricadrà sui destini di Fiorentina e Roma, qualificate come prime e che nel 2015 si scontrarono agli ottavi. Adesso infatti le due italiane superstiti (a casa Inter e Sassuolo già prima del turno finale di ieri) potrebbero ritrovarsi gli inglesi ai sedicesimi di febbraio. Sarebbe la soluzione peggiore dal punto di vista tecnico (non è detto che Mourinho, togliendo e mettendo, alla fine non trovi una qualità che vada oltre le reti di Ibrahimovic, il buon rendimento di Herrera e le certezze di De Gea).

Ma ovviamente sarebbe anche la sfida più affascinante. Affascinante per affascinante però, penseranno giallorossi e viola, a questo punto sarebbe meglio che arrivasse più avanti, ammesso che ci si arrivi. Per la Roma, e per Spalletti in particolare, sapere di poter pescare lo United già al primo "knockout round" è foriero di sentimenti e ricordi speciali. E non diciamo altro. Ma ci sono altre squadre da temere nel bussolotto. Per esempio il Villarreal di Sansone e lo scorbutico Olympiacos (e il Paok per la Roma). Mentre fra le scese dalla Champions è sconsigliato il Mönchengladbach. Indecifrabile l' Alkmaar. Auspicabili nessuna, tutte hanno il loro perché. Accettabili Ludogorets, Astra (per la Fiorentina), Legia, Rostov, Anderlecht, Celta, H. Be'er Sheva, Krasnodar e Gent. E una fra Bilbao e Genk.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Il suo Manchester United si qualifica come secondo e può incontrare un' italiana SESTO IN PREMIER LEAGUE José Mourinho, 53 anni.

ENRICO SISTI

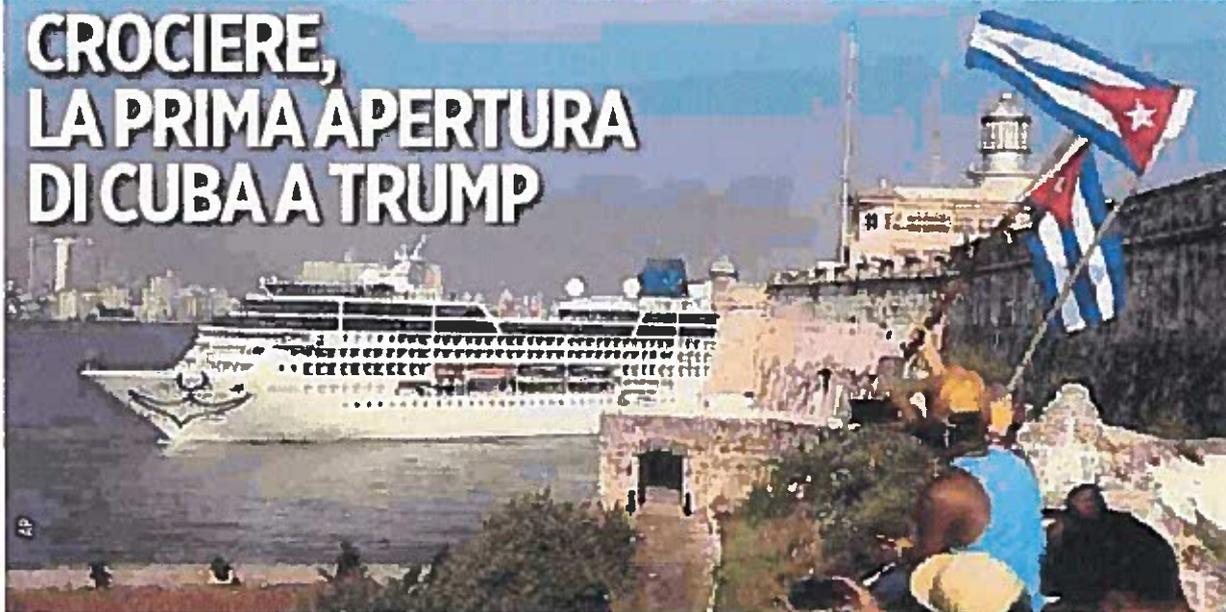
per ufi filters

Nuovo polo **logistico** Dhl ad Alessandria

Dhl Supply Chain, la società del gruppo Deutsche Post Dhl specializzata nel management dei servizi **logistici integrati** per le imprese, apre a Rivalta Scrivia (Alessandria) un nuovo centro **logistico** dedicato a Ufi Filters, azienda che produce sistemi filtranti per il mercato automotive. Per Dhl Supply Chain si tratta di un ampliamento dei servizi gestiti per l'azienda italiana, contando sul proprio know how nel settore automotive. L'obiettivo da raggiungere nel sito di Alessandria è rendere più efficienti tutti i flussi di prodotto che, in arrivo al **porto** di Genova, devono raggiungere i clienti di Ufi Filters nel Nord Italia.

IL GOVERNO DELL'ISOLA SBLOCCA LE NAVI DELLE COMPAGNIE AMERICANE

CROCIERE, LA PRIMA APERTURA DI CUBA A TRUMP



La Adonia di Carnival all'Avana. Dopo lo stop, porti dell'Isola di nuovo aperti alle navi da crociera Usa MARTINUZZI >> 9

LA DECISIONE SORPRENDE GLI OPERATORI DEL RIO (NORWEGIAN CRUISE): «È UN SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ»

Crociere, prima apertura di Cuba a Trump

Dopo mesi di silenzio il governo distribuisce licenze a compagnie Usa. «È una svolta storica»

IL CASO

MATTEO MARTINUZZI

MIAMI. Cuba apre alle navi da crociera americane. Una svolta storica, quasi inaspettata, perché arriva a poche settimane dall'elezione del nuovo presidente statunitense Donald Trump.

Dopo l'annuncio della cessazione dell'attività di Fathom, brand di Carnival Corporation dedicato alle crociere solidali verso la Repubblica Dominicana e Cuba, nella serata di ieri è infatti arrivato l'annuncio che la compagnia Royal Caribbean ha ricevuto l'autorizzazione ad operare sull'isola. Non solo Royal: perché, a pochi minuti di distanza, il governo cubano ha dato il via libera ad un altro colosso del settore crocieristico, la Norwegian

Cruise Line (Ncl), società di navigazione norvegese ma con sede a Miami, tra i maggiori operatori del pianeta nel settore delle crociere. C'è di più: nel breve periodo dovrebbe arrivare un'autorizzazione anche per il più importante player mondiale del comparto, Carnival Corporation. «Questo è un sogno che diventa realtà», ha commentato il presidente e ceo di Ncl, Frank Del Rio, che già in passato aveva manifestato grande entusiasmo circa una possibile apertura di Cuba verso le navi da crociera americane. Del Rio, cubano di origini, aveva infatti spinto molto per ottenere il via libera dalle autorità de L'Avana, confessando già in anticipo che il debutto del suo gruppo sarebbe toccato ad una nave del marchio Oceania.

Il texano Richard Fain, presidente e ceo di Royal Carib-

bean, dopo avere appreso dell'apertura da parte del governo cubano, ha parlato di «una svolta storica per tutto il mercato delle crociere». «Già in passato - ha aggiunto Fain - i nostri ospiti hanno sempre manifestato un reale interesse verso Cuba. E da parte nostra non vediamo l'ora di portare le navi della flotta nei porti cubani».

Le prime navi scaleranno l'isola il prossimo anno, a partire dal mese di marzo. Con ogni probabilità toccherà alle unità del marchio Regent Seven Seas Cruises (Rssc), brand che fa capo a Ncl ed è specializzato in crociere di lusso con navi in grado di ospitare un numero limitato di passeggeri. Ma l'apertura di Cuba alle navi

Usa tocca anche Msc Crociere, la compagnia italo-svizzera che fa capo alla famiglia Aponte e che d'ora in avanti non continuerà ad operare

da l'Avana in regime di (quasi) monopolio. Msc infatti, non essendo controllata da capitali americani, è riuscita per prima a riaprire l'isola al turismo crocieristico, instaurando una collaborazione che mai si era vista prima con le autorità locali.

Prima dell'annuncio della cessazione dei viaggi, lo scorso maggio, era arrivata a Cuba la nave "Adonia". A bordo c'erano 704 passeggeri, tra i quali una decina di cubano-statunitensi. L'unità era

entrata nella baia della Capitale cubana con decine di curiosi assiepati sul lungomare, alcuni dei quali sventolavano bandiere cubane, altri vessilli americani. Poi il brusco stop, fino alla giornata di ieri, quando è arrivata, un po' inaspettatamente, la luce verde da Cuba.

L'avvicinamento dei grandi gruppi crocieristici a stelle e strisce è stato certamente favorito dalla politica di Obama, che aveva già portato al disgelo politico Usa-Cuba.

L'ultimo scoglio sembrava poi superato quando il governo di Raul Castro aveva abrogato la norma che proibiva ai cubani residenti all'estero di tornare nel loro Paese per via marittima, spianando così la strada all'arrivo di navi da crociera americane nei porti dell'isola. Ma nessuna comunicazione ufficiale mai era arrivata. E dopo l'elezione di Donald Trump erano in molti, tra le prime linee dell'industria crocieristica, a temere l'ennesima chiusura.



L'arrivo della nave "Adonia" a Cuba, lo scorso mese di maggio

QUANDO FIDEL DISSE "BASTA" ALLE NAVI

IL 5 dicembre 1995 la "Costa Playa" attracca al terminal Sierra Maestra San Francisco: è la prima nave da crociera ad arrivare a Cuba dai tempi della dittatura di Fulgencio Batista. Qualche anno più tardi sarà lo stesso Fidel Castro (spaventato dall'impossibilità di controllare il traffico passeggeri) a dire basta alle crociere: «I crocieristi non portano nulla a Cuba. Portano solo disordine. Sbarcano, lasciano le loro lattine vuote sulle nostre spiagge e se ne vanno».

IL CASO MSC

Le navi del gruppo Aponte sono ad oggi quelle più avvantaggiate

RETROSCENA Acqua e rifiuti, il grande business

LIPARI. Acqua e rifiuti, sono gli altri due settori dove le "isole minori" sono un grande affare per gli armatori. Se l'isola danese Samsøe o la spagnola El Hierro hanno raggiunto del tutto l'autonomia idrica energetica, alimentate come sono dalle energie rinnovabili miste di sole, mare e vento, in Sicilia la fornitura idrica avviene ancora tramite navi -cisterna, il cui monopolio è in mano alla famiglia levoli di Napoli. Secondo le ultime stime del Politecnico di Milano che ha svolto una indagine, in Sicilia il 50% dell' approvvigionamento idrico avviene con le navi cisterna.

Un affare da tredici euro a metro cubo, a fronte dei tre euro a metro cubo per l'acqua proveniente da dissalatore. Basterebbe sostituire le bettoline con sistemi di dissalazione a "osmosi inversa", alimentati con un sistema ibrido diesel e fotovoltaico, per abbattere i costi del 65%. A fronte della spesa stimata in 25 milioni di euro l'anno per le isole siciliane, si potrebbero risparmiare 16,4 milioni. Il rischio invece è che venga chiuso anche l'unico dissalatore funzionante delle isole Eolie. Chissà perché.

CRONACHE 13

Messina, la stiva-killer Sotto accusa le navi-carretta

Sei anni di garanzie ai vertici della Camerata Turisti, conclusi gli incidenti brutali. Mena la protesta dei marinai sulle condizioni di sicurezza. In un mercato sempre più monopolizzato

S e sei anni di garanzie di sicurezza sono stati a dirsi di fronte, dall'armatore fino al capitano, è un mercato sempre più monopolizzato. In un mercato sempre più monopolizzato. In un mercato sempre più monopolizzato.



Ma il rischio, sulle navi, è sempre più alto. Il rischio è sempre più alto. Il rischio è sempre più alto.

Acqua e rifiuti, il grande business. Acqua e rifiuti, il grande business. Acqua e rifiuti, il grande business.

GIARDINI

«Retrospective»: incontro sulla «storia» del paese

GIARDINI. «Retrospective - tre storici lustri» è stato il tema dell'incontro dibattito promosso da Mario Roma, colonnello in pensione. «Un'occasione - ha detto - per gettare un ponte ideale tra passato, presente e futuro».

All'evento, coordinato da Giuseppe Leotta, sono intervenuti rappresentanti della vita politica e sociale locale e regionale, tra cui l'on. Fabio Granata che sul tema della portualità ha ribadito la contrarietà al progetto «Tecnis» poiché reputato invasivo per le caratteristiche della baia, ma ha voluto sottolineare come un porto più compatibile con le esigenze del territorio si debba fare. Pregevoli anche gli interventi di Fulvia Toscano che ha lamentato l'assenza di interlocutori culturali validi sul territorio e Mario Bevacqua, voce autorevole del turismo regionale, che ha parlato delle potenzialità turistiche non sfruttate dell'isola. Hanno poi esposto testimonianze Mario Ianniello, Salvatore Bittichesu, Vincenzo Messeri, Domenico Di Guardo e Adele Grungo.

FRANCESCA GULLOTTA.

FRANCESCA GULLOTTA

Quanti sono i pass rilasciati?

! Se il porto sarà chiuso avremo il paradosso che chi arriva in auto munito di autorizzazione al parcheggio potrà accedervi e il pedone invece sarà costretto a rimanere al di là della recinzione. A proposito: sarebbe opportuno conoscere l'elenco delle persone titolari di pass e le loro specifiche mansioni, compresi quelli che hanno diritto alla sosta nell'ambito portuale.

La ragione? Semplice trasparenza. E una considerazione: a parte le categorie interessate (autorità portuale, armatori, concessionari servizi portuali), l'area del porto o la si apre a tutti o a nessuno.