

## Promo Piano

### • La Riforma Portuale - Nomine Presidenti

(Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima, Gazzetta del Sud, The Medi Telegraph)

## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Porto Vecchio. Serracchiani e Dipiazza, via alla prima fase operativa..."**

(Ferpress, Informazioni Marittime, Il Nautilus)

### Venezia:

**"...A Novembre movimentati 2,1 milioni di tonnellate di merci (-0,7)..."** (Il Nautilus)

### Genova:

**"...lo stop al comitato tiene in scacco il porto ecco tutte le emergenze sul tavolo si Signorini..."** (La Repubblica GE)

**"...Porto, Signorini pensa a una scelta romana per la carica di Segretario Generale..."** (La Repubblica GE)

**"...La Capitaneria: il fanale, pratica dell'Authority..."** (Il Secolo XIX)

**"...Accordo fra Maersk e Alibaba..."**

(L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Fiera Genova, «ai privati la gestione del Nouvel»..."**

(The Medi Telegraph)

**"...Genova ipotizza un grande polo per l'accoglienza dei megayachts..."** (La Gazzetta Marittima)

### Livorno:

**"...Darsena Toscana verso un fondo inglese..."** (Il Tirreno)

**"...Investire nell'area di crisi. Primi riscontri di Invitalia..."**

(La Nazione LI)

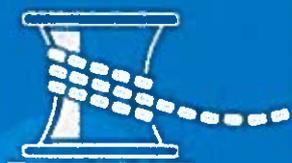
**"...Rinfusi a bagnomaria..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Aumento dei canoni demaniali: sono a rischio 26mila posti barca..."** (La Nazione LI)

**"...Solidarietà e stima ai lavoratori portuali..."** (Il Tirreno)

**"...Il boom dell'automobile rilancia il porto..."** (La Nazione)

**"...Partecipata assemblea di Vertenza Livorno..."** (La Nazione LI)



## Piombino:

**"...Polo demolizioni, l'impegno del ministro Pinotti..."**

(La Nazione LI)

**"...Aferpi, rispondo entro il 20 gennaio o sarà sciopero e manifestazione..."** (La Nazione LI)

## Napoli:

**"...Porto di Napoli accesso auto rincarati in vista..."**

(Il Bollettino Avvisatore Marittimo)

**"...Porto , infondate le proposte sulle nomine..."** (Il Mattino)

## Taranto:

**"...Agenzia lavoro, Taranto parte dopo la Befana..."**

(Il Bollettino Avvisatore Marittimo)

## Gioia Tauro:

**"...Porto di Gioia Tauro, due nuovi incidenti..."**

(Gazzetta del Sud)

## Olbia:

**"...Capitaneria Olbia 56 abilitati al salvataggio..."**

(La Gazzetta Marittima)

## Messina:

**"...Proroga fino al 30 giugno..."** (Gazzetta del Sud)

## Augusta:

**"...gli "spunti" del cronista..."** (Messina Ora)

**"...Migranti al porto di augusta il record di arrivi nel 2016..."** (The Medi Telegraph, Giornale di Sicilia)

**Altre notizie di porti stranieri**

**Notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

**Il Messaggero Marittimo**

**Lloyd's List**

L'ENTRATA IN VIGORE DELLA RIFORMA SI SCONTRA CON I PRIMI OSTACOLI

## Ritardi e auto-candidature, il pasticcio dei board portuali

Dalla Liguria alla Sicilia, è caos sui Comitati di gestione

### IL CASO

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** L'amministrazione più diligente è stata la Città Metropolitana di Roma: bando dal 10 al 25 novembre 2016 per individuare il membro del Comitato di gestione per l'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia. Soluzione, quella del bando, seguita anche dal Comune della Spezia. Sempre per l'Adsp del Tirreno Centro-Settentrionale, il sindaco di Civitavecchia, Antonio Cozzolino, ha invece preferito tagliare la testa al toro e nominare se stesso, benché il suo curriculum da ingegnere informatico forse non coincida proprio con le super-competenze marittime richieste dalla legge. La strada dell'auto-nomina - ma temporanea, per incapacità nel decidere il nome giusto - è stata percorsa anche dal sindaco di Genova, Marco Doria.

A Trieste, Zeno D'Agostino è stato il primo presidente di Adsp in Italia, entrato in carica insieme a Sergio Prete (Taran-

to) lo scorso 9 novembre. Due nomine strategiche per il fu governo Renzi: Trieste perché porto della Regione guidata dal governatore Debora Serracchiani, numero due della segreteria Pd e prima autrice della bozza di quella che sarebbe poi divenuta la nuova legge delle banchine; e Taranto sempre al centro delle preoccupazioni di Chigi per la doppia crisi dell'Ilva e del porto senza più terminalisti e in piena emergenza sociale. Eppure, né D'Agostino, né Prete danno il buon esempio, e come gli altri colleghi già approdati alle Adsp - eccetto Genova e Napoli, pure tra qualche difficoltà - non hanno espresso un board che li affianchi nelle loro decisioni. In Sicilia i porti sono spariti dai radar del dibattito pubblico la mattina del 5 dicembre, terminati i fuochi d'artificio referendari, mentre Livorno, Venezia, Cagliari, Gioia Tauro attendono ancora l'ufficialità delle nomine, e il relativo passaggio alle Camere - non prima del ritorno dalle vacanze dei parlamentari, martedì della prossima settimana.

Insomma, quella delle nuove Autorità di sistema sembra

una partenza al rallentatore «ma credo che un periodo di rodaggio vada accettato - spiega l'avvocato genovese Giuseppe Giacomini, tra i fondatori del diritto portuale italiano-. In fondo si tratta di attivare forme di *governance* nuove, e credo che il silenzio o la lentezza decisionale delle istituzioni in relazione alla definizione dei board vada interpretata più come un segno di attenzione che di trascuratezza: possiamo infatti augurarci che siano in corso trattative per indicare nei comitati le persone migliori, ma su cui per forza di cose pesa anche una mediazione politica. Tutte le leggi hanno bisogno di un rodaggio: i tempi di entrata in vigore della legge 84/94 sui porti sono stati lunghi, e addirittura alcuni regolamenti attuativi non sono mai stati emanati. Detto questo, e considerato che questa riforma interviene appunto solo - e giustamente - sulla *governance*, credo che sei mesi possano essere il periodo di rodaggio giusto. Se dopo allora saremo ancora in attesa, significherà che le persone scelte alla guida delle Adsp non sono adatte per questo ruolo».

## L'amaro ritardo della Riforma: più d'un mese ancora per averla



Un'immagine simbolica (Lando Landozzi: l'alzaia) del lavoro per trascinare la Riforma portuale.

ROMA – In mitologia le chiamavano fatiche di Sisifo. Il quale, uomo astuto ma incappato in una impari sfida agli dei, era stato condannato da Zeus a spingere per l'eternità un masso fino alla cima di una rupe, salvo vederselo precipitare e dover ricominciare l'inutile, massacrante fatica. Perché in questo nostro primo giornale del 2017 richiamiamo Sisifo? Perché ci sembra questa l'analogia più adatta a descrivere l'inutile fatica dei tanti che si sono affannati, alla nascita del governo Gentiloni, per creare un ministero della Marina, o almeno un sottosegretariato della navigazione e del mare. La loro speranza, a differenza della fatica di Sisifo, è durata poco, niente da fare, dobbiamo tenerci un MIT che ha dentro tutto, ma che al mare e ai porti non sembra dare – si veda come sta andando a rilento la riforma della portualità – né l'importanza né l'urgenza richiesta. Eppure – scrive in questi giorni nel suo intelligente Blog l'amico Decio Lucano (DL News) – che sarebbe stato semplicissimo adeguarsi alla Francia dove esiste un sottosegretario coordinatore delle problematiche dello shipping. Invece il nostro governo Gentiloni – scrive Decio Lucano – “ha addirittura inventato in cinque minuti (!) due nuovi dicasteri: Sport, con Luca Lotti, e Mezzogiorno con Claudio de Vincenti. Invece con almeno un sottosegretariato alla marina mercantile si sarebbero evitate le modeste figure che il MIT, anzi due dirigenti di questo dicastero, stanno facendo sia per la riforma portuale sia per la certificazione dei marittimi italiani”.

## - segue

---

Conclusione amara di Decio: "In Italia i politici non conoscono il mare, le vie fluvio-marittime, la scienza del trasporto, l'economia marittima. Ci possiamo illudere di conoscerlo. E meno male che abbiamo almeno l'eccellenza della nautica nei grandi scafi, con il lusso e la tecnologia". Mi permetterei di aggiungere: e meno male che abbiamo anche armatori italiani che investono, s'impegnano, suppliscono come possono al vuoto o quasi della Roma distratta.

Amarezze a parte, facciamo il punto sulla Riforma portuale. Mancano ancora un pugno di presidenti di Autorità di sistema portuale: e visto che le commissioni di Camera e Senato non si riuniranno prima della prossima settimana (se non dopo) l'imprimatur su alcuni d'essi e il relativo insediamento arriverà entro la fine del mese. Quello che è peggio, la nomina dei comitati di gestione nelle singole AdsP e del tavolo ministeriale di coordinamento richiederanno altre settimane. Il che significa che l'intero sistema portuale della Riforma Delrio andrà a regime non prima di un mese, forse due. L'abbiamo già scritto: in tempi di "real time" siamo davvero il ventre molle dell'Europa. E non per colpa di chi lavora sui porti e sul mare.

**A.F.**

## **Monti (Assoporti) a Palermo** Presidenti Authority, Delrio completa le nomine: il genovese Rossi a Gioia Tauro

\*\*\* GENOVA. Oggi dovrebbe essere il giorno definitivo per completare le nomine dei presidenti dei porti italiani dopo la riforma Delrio. In Sicilia, dopo la lettera del ministro al governatore Crocetta, andranno Pasqualino Monti a Palermo e Andrea Annunziata a Catania. Le destinazioni erano già state anticipate dal *Secolo XIX/TheMedTelegraph* a dicembre. Due nomi, tra i pochissimi nella discontinuità scelta da Delrio, che possono vantare esperienza nella guida di porti: il primo è a capo di Assoporti ed è stato numero uno di Civitavecchia, il secondo invece è stato presidente a Salerno. A Gioia Tauro finirà invece l'avvocato genovese Alberto Rossi, socio dello studio Nctm. A Cagliari invece Domenico Bagalà, ex manager del gruppo Contship.

Catania -Augusta

## Autorità portuale, Zappulla scuote Delrio

Sebastiano Salemi AUGUSTA Troppo silenzio. Il ministro Delrio nomini il presidente della Autorità Portuale di Sistema Augusta - Catania e si confermino gli investimenti previsti.

Il parlamentare nazionale Pippo Zappulla, componente della commissione lavoro della Camera, insiste.

Torno a scrivere al Ministro - ha spiegato il parlamentare siracusano - per chiedere che venga posta fine alla situazione di attesa. La scelta del ministro di una fase transitoria garantita dal Commissario per consentire la chiusura dei bilanci 2016 delle rispettive vecchie Autorità ha un senso se si procede - e celermente - alla nomina del presidente e alla normalizzazione degli organismi. Zappulla suggerisce la strada da seguire: Chiedo al ministro, peraltro, di valutare in tal senso con la giusta e doverosa attenzione alle professionalità presenti nel territorio e in Sicilia perché insistono, a mio avviso, profili, competenze e professionalità all' altezza del compito ad Augusta, nella provincia e in Sicilia e non si comprende la ragione di una scelta diversa. Una verifica complessiva sul porto di Augusta è, inoltre, più che opportuna proprio necessaria anche per fare il punto delle risorse e degli investimenti previsti dalla Comunità Europea finalizzati al potenziamento delle banchine, delle aree e dei servizi.

Il parlamentare teme i "tempi morti": Augusta e l' intero territorio non si può permettere attendismi, manovre carsiche tendenti a svilirne ruolo e competenze, a diventare terreno improprio di scorribande politiche e di scelte che nulla hanno a che fare con l' economia ma con la geografia politica siciliana. Per queste ragioni sono tornato a scrivere al Ministro perché, infine, sia fatta definitivamente luce sul rischio, più volte denunciato anche dagli operatori portuali e marittimi, del blocco di fatto delle banchine e delle aree del porto a causa dei continui sbarchi. La solidarietà, l' accoglienza, la sensibilità umana e istituzionale è una cosa e va garantita, bloccare di fatto le attività portuali è altro. Chiedo, quindi - conclude Zappulla - al Ministro di fare il punto e urgentemente sull' intera vicenda che riguarda il Porto di Augusta.4.

SEBASTIANO SALEMI

I tre manager indicati dal ministro Delrio a Crocetta e Oliverio

## Autorità di sistema portuale Alberto Rossi a Gioia - Messina

*Avvocato genovese, è stato già consulente per il grande scalo calabrese. Monti a Palermo, Annunziata ad Augusta -Catania*

Alessandro Tumino MESSINA I nomi, quelli indicati dal ministro Delrio ai presidenti delle due Regioni interessate, Sicilia e Calabria, ci sono già: designazioni non ufficializzate ma già inviate ai fini dell' intesa istituzionale Roma -Palermo prima della fine del 2016. Si tratta dei tre nuovi presidenti delle Autorità di Sistema che inglobano i porti delle tre più grandi città siciliane: Palermo, Catania e Messina. Per la presidenza dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno meridionale e dello Stretto con sede a Gioia Tauro ed uffici decentrati nei due porti di Messina e Milazzo e in altri scali calabresi, Delrio ha indicato a Crocetta e Oliverio la figura dell' avvocato genovese Alberto Rossi, 53 anni, socio dello studio Nctm, già consulente dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per la quale ha concorso all' attivazione di una delle zone franche più vaste d' Europa, specialista nel diritto dei trasporti e delle attività portuali, con una lunga esperienza legale nel mondo dello shipping.

Per la guida dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, ha invece proposto a Crocetta Pasqualino Monti, 42 anni, di Ischia, presidente uscente dell' Autorità portuale di Civitavecchia e presidente di

Assoporti. Alla presidenza dell' Adsp del Mare di Sicilia orientale Catania -Augusta, infine, Delrio ha designato Andrea Annunziata, 61 anni, di San Marzano del Sarno, presidente uscente dell' Autorità portuale di Salerno, a lungo considerato il favorito per la nuova Autorità di Sistema di Napoli da cui proprio Salerno conserverà quell' autonomia negata (ingiustamente) a Messina -Milazzo.

Ma a proposito dell' istanza di proroga fino a 3 anni - prevista dalla riforma Delrio - si registra per i porti di Messina e Milazzo, da Roma, una piccola apertura che lascia timidamente sperare per una riconsiderazione dell' importanza dell' asse Stretto -Milazzo. Delrio, dapprima orientato ad accordare solo 3 mesi alle due città portuali siciliane, ha deciso di prolungare la fase preparatoria: non 3 ma 6 mesi di proroga, sino al 30 giugno 2017.

In questo senso ha avuto un ruolo chiave l' on Enzo Garofalo, vice presidente della commissione Trasporti della Camera, che gli ha rappresentato la necessità di una preparazione più graduale all' accorpamento. Ciò in considerazione di varie questioni e rassicurazioni, relative anche alla Falce di Messina e al Prg portuale di Milazzo. Dal punto di vista dell' autonomia finanziaria Garofalo ritiene comunque che le risorse necessarie a perseguire programmi e obiettivi strategici saranno garantite anche dal futuro Comitato di gestione, "calabro -siculo", dell' Autorità di Sistema.3.

ALESSANDRO TUMINO

## Autorità di sistema portuale Alberto Rossi a Gioia-Messina

*I tre manager indicati dal ministro Delrio a Crocetta e Oliverio. Avvocato genovese, è stato già consulente per il grande scalo calabrese. Monti a Palermo, Annunziata ad Augusta-Catania*

I nomi, quelli indicati dal ministro Delrio ai presidenti delle due Regioni interessate, Sicilia e Calabria, ci sono già: designazioni non ufficializzate ma già inviate ai fini dell' intesa istituzionale Roma-Palermo prima della fine del 2016. Si tratta dei tre nuovi presidenti delle Autorità di Sistema che inglobano i porti delle tre più grandi città siciliane: Palermo, Catania e Messina. Per la presidenza dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno meridionale e dello Stretto con sede a Gioia Tauro ed uffici decentrati nei due porti di Messina e Milazzo e in altri scali calabresi, Delrio ha indicato a Crocetta e Oliverio la figura dell' avvocato genovese Alberto Rossi, 53 anni, socio dello studio Nctm, già consulente dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per la quale ha concorso all' attivazione di una delle zone franche più vaste d' Europa, specialista nel diritto dei trasporti e delle attività portuali, con una lunga esperienza legale nel mondo dello shipping. Per la guida dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, ha invece proposto a Crocetta Pasqualino Monti, 42 anni, di Ischia, presidente uscente dell' Autorità portuale di Civitavecchia e presidente di Assoporti. Alla presidenza dell' Adsp del Mare di Sicilia orientale Catania-Augusta, infine, Delrio ha designato Andrea Annunziata, 61 anni, di San Marzano del Sarno, presidente uscente dell' Autorità portuale di Salerno, a lungo considerato il favorito per la nuova Autorità di Sistema di Napoli da cui proprio Salerno conserverà quell' autonomia negata (ingiustamente) a Messina-Milazzo. Ma a proposito dell' istanza di proroga fino a 3 anni - prevista dalla riforma Delrio - si registra per i porti di Messina e Milazzo, da Roma, una piccola apertura che lascia timidamente sperare per una riconsiderazione dell' importanza dell' asse Stretto-Milazzo. Delrio, dapprima orientato ad accordare solo 3 mesi alle due città portuali siciliane, ha deciso di prolungare la fase preparatoria: non 3 ma 6 mesi di proroga, sino al 30 giugno 2017. In questo senso ha avuto un ruolo chiave l' on Enzo Garofalo, vice presidente della commissione Trasporti della Camera, che gli ha rappresentato la necessità di una preparazione più graduale all' accorpamento. Ciò in considerazione di varie questioni e rassicurazioni,

relative anche alla Falce di Messina e al Prg portuale di Milazzo. Dal punto di vista dell' autonomia finanziaria Garofalo ritiene comunque che le risorse necessarie a perseguire programmi e obiettivi strategici saranno garantite anche dal futuro Comitato di gestione, "calabro-siculo", dell' Autorità di Sistema.

## Chi è Alberto Rossi, l' uomo scelto da Delrio

A differenza degli altri due designati da Delrio per le Authority siciliane, Alberto Rossi, avvocato genovese di 53 anni, sarebbe alla sua prima esperienza come presidente di un' **Autorità portuale**. Ma nel settore è considerato un esperto, essendosi da sempre occupato di **trasporti marittimi** e terrestri. Ha avuto anche un' esperienza di tre anni nel Regno Unito, dove si è occupato di assistenza e consulenza ad alcune società attive nel settore del commercio e del **trasporto marittimo** internazionale di materie prime. Ha già conosciuto "da vicino" il porto di Gioia Tauro: nelle vesti di consulente dell' **Autorità portuale** calabrese, infatti, si è occupato della procedura che ha portato alla costituzione della "zona franca". Gli ambiti in cui ha concentrato la sua attività professionale: **contratti di trasporto marittimo**; **trasporti marittimi** di cabotaggio di passeggeri e merci; **servizi portuali** e servizi tecnico -nautici; **infrastrutture portuali** e di logistica terrestre; **autotrasporto merci**; procedure di accesso a **progetti comunitari** di sostegno ai servizi di **trasporto marittimo** a corto raggio; materia doganale. Come legale, ha partecipato al patrocinio di numerose controversie sia davanti alle giurisdizioni nazionali che alla Corte di giustizia delle Comunità europee, ma anche davanti all' **Autorità** garante della Concorrenza edel Mercato e alla Commissione europea.

La scelta di un già consulente dell' Authority di Gioia Tauro porterebbe a pensare, su due piedi, ad una centralità del porto calabrese, nella nuova Authority. All' avvocato Rossi, se davvero sarà lui alla fine il presidente, dimostrare coi fatti che Messina e Milazzo non saranno considerati di "serie B".3.

## Gli altri nomi

Per l' **Autorità** della Sicilia Occidentale Delrio ha proposto Pasqualino Monti, 42 anni, di Ischia, presidente uscente dell' **Autorità portuale** di Civitavecchia e presidente di Assoportì. Alla presidenza dell' Authority Catania -Augusta, infine, c' è Andrea Annunziata, di San Marzano del Sarno, presidente uscente dell' **Autorità portuale** di Salerno.

# The Medi Telegraph

---

## Livorno, da Rossi ok a Delrio su Corsini

Livorno - Il governatore avrebbe già scritto al ministro. Ora serve il via libera del Parlamento e poi la firma sul decreto di nomina.



Livorno - Il presidente della Regione Toscana avrebbe dato il via libera all'intesa su Stefano Corsini per il ruolo di presidente della nuova Authority di Sistema che raduna i porti di Livorno e Piombino. A darne notizia è il quotidiano Il Tirreno.

Il governatore Enrico Rossi avrebbe già scritto la lettera d'intesa al ministro Delrio. **Corsini, una carriera ai vertici della pubblica amministrazione, dovrà aspettare però ancora il passaggio alle commissioni parlamentari.** I lavori dovrebbero riprendere dopo la pausa natalizia il 10 di gennaio, ma è difficile che il via libera sia tra i primi provvedimenti che il Parlamento intende adottare. Più verosimile che si arrivi a fine mese, quando ottenuto l'ok da deputati e senatori, toccherà a Delrio firmare definitivamente la nomina.

## Trieste: Porto Vecchio. Serracchiani e Dipiazza, via alla prima fase operativa

(FERPRESS) – Trieste, 5 GEN – Un confronto proficuo, che ha fissato un primo cronoprogramma per la realizzazione delle opere legate al finanziamento di 50 milioni stanziati dal Governo Renzi alla Regione. Con queste parole la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia ha commentato l'incontro che ha avuto oggi a Trieste con il sindaco del capoluogo giuliano Roberto Dipiazza sull'iter procedurale inerente al riuso del Porto Vecchio.

Su proposta della presidente, condivisa da Dipiazza, si passerà alla sottoscrizione di un protocollo operativo fra Regione, Comune, Autorità portuale e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (Mibact) per definire la fase progettuale e attuativa degli interventi.

In particolare, come stabilito in sede ministeriale, le opere, per un ammontare complessivo di 50 milioni, riguarderanno la viabilità (3 milioni e 500mila euro), il Polo museale (25 milioni), il trasferimento in Porto vecchio dell'International Centre for Genetic Engineering and Biotechnology (Icgeb) (12 milioni), il recupero del pontone galleggiante Ursus (5 milioni e 500mila), il restauro della cosiddetta "Locanda" (800mila) e la riqualificazione delle banchine (3 milioni e 200mila euro).

Come ha sottolineato la presidente Serracchiani l'obiettivo è quello di partire utilizzando le risorse messe a disposizione dal Mibact per individuare "chi fa cosa", accordandosi ad esempio su quello che potrebbe essere il ruolo del Comune quale attuatore dei lavori.

Inoltre la presidente ha dato la disponibilità affinché gli uffici tecnici dell'Amministrazione regionale, unitamente alla struttura di Fvg Strade, possano affiancare quelli comunali nella parte progettuale relativa alla viabilità dell'area.

"Abbiamo ottenuto delle risorse importanti dal Governo precedente – ha dichiarato la presidente – per passare ad un'operatività concreta su una parte di Trieste che rappresenta il futuro non solo della città, ma dell'intera regione. Per questo abbiamo inteso imprimere un'accelerazione che possa essere coerente con quello che poi sarà il progetto complessivo del riuso di Porto vecchio".

Da parte sua il sindaco Dipiazza ha dichiarato che "quando si lavora assieme nell'interesse del territorio i risultati si raggiungono. Sono molto soddisfatto di come si sta procedendo insieme alla presidente della Regione. Definito ora il quadro generale possiamo procedere alla stesura del protocollo operativo per dare attuazione ai progetti consentiti dal finanziamento di 50 milioni di euro ottenuto dal Ministero dei beni culturali. Il Porto Vecchio, consegnato al Comune, è patrimonio della città, è un ambizioso progetto per tutta la regione e solo uniti possiamo raggiungerlo".

## Informazioni Marittime

---

### Trieste, a breve fondi per recupero Porto Vecchio



Un mese, massimo un mese e mezzo, e i fondi per completare la riqualificare del **Porto Vecchio di Trieste** saranno disponibili. Entro 30 o 40 giorni sarà infatti pronto il protocollo che consentirà all'Authority portuale di iniziare a spendere i 50 milioni di euro che il Governo ha stanziato per l'area. È la risoluzione principale emersa ieri dall'incontro fra la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza.

I due enti si sono accordati sulla distribuzione e sui modi della spesa, per cui ora basta chiudere il protocollo con il Mibact. La seguente fase di progettazione sarà molto rapida, spiega il sindaco di Trieste, perché il precedente concessionario, Portocittà, aveva già steso i progetti per gli allacciamenti viari e di altro tipo.

## Il Nautilus

---

### Porto vecchio di Trieste: a breve protocollo per 50 milioni di euro dal Governo



TRIESTE – Entro 30 o 40 giorni sarà pronto il protocollo che consentirà a Trieste di iniziare a spendere i 50 milioni di euro che il Governo ha stanziato per l'area del Porto vecchio. È la risoluzione principale emersa oggi dall'incontro fra la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza.

I due enti si sono accordati sulla distribuzione e sui modi della spesa, per cui ora basta chiudere il protocollo con il Mibact. Un passo che per Serracchiani arriverà in "tempi brevi", e che Dipiazza quantifica in "30 o 40 giorni".

Per Serracchiani "va avanti quello che è uno dei più grandi regali della Regione a Trieste e al FVG, il recupero di Porto vecchio. Un'operazione che è stata e continua a essere un lavoro di squadra". In questa partita, ha aggiunto, "la Regione ha fatto il suo e l'ha fatto in tempi veloci. Forte anche l'attenzione del governo Renzi prima e Gentiloni oggi.

Inizieremo a spendere in tempi brevi".

Dipiazza ha aggiunto che "la fase di progettazione sarà molto rapida perché il precedente concessionario, Portocittà, aveva già steso i progetti per gli allacciamenti viari e di altro tipo. Non resta che realizzarli, visto che ora abbiamo la copertura finanziaria". Discusso anche il tema dell'Uti, per la quale il Comune ha chiesto e ottenuto la storica sede della Provincia di Trieste in piazza Vittorio Veneto.

# Il Nautilus

## PORTO DI VENEZIA: A NOVEMBRE MOVIMENTATI 2,1 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI (-0,7%)



VENEZIA – In queste ultime ore sono state ufficializzate le performance del porto di Venezia relative allo scorso mese di novembre: lo scalo della Serenissima ha movimentato tout court 2,1 milioni di tonnellate di merci, in lieve calo del 0,7% rispetto a novembre 2015. I traffici merceologici hanno evidenziato un andamento biunivoco. Sono state trasportate 737mila tonnellate (-2,7%) di merci varie, di cui 459mila tonnellate di carichi containerizzati (+2,2%), 88mila tonnellate di rotabili (+8,1%) e 190mila tonnellate di altre merci varie (-16,3%).

Le rinfuse liquide trasportate ammontano a 730mila tonnellate (-5,5%), di cui 631mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-4,4%) e 89mila tonnellate di prodotti chimici (-13,9%). 649mila sono state, invece, le tonnellate di rinfuse solide trasportate (+7,7%), di cui 196mila tonnellate di carboni (-24,7%), 193mila tonnellate di prodotti metallurgici (+29,2%), 137mila tonnellate di cereali (+57,0%), 45mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-22,6%), 22mila tonnellate di minerali (+13,1%), 15mila tonnellate di prodotti chimici (+161,5%) e 41mila tonnellate di altre rinfuse solide (+88,0%). Significativa (-23,8%) è stata la flessione del traffico crocieristico, attestatosi a quota 77mila unità.

Il porto della Serenissima ha chiuso i primi undici mesi dell'anno appena conclusosi con un leggero incremento del 0,3% rispetto al medesimo periodo del 2015, trasportando complessivamente 23,2 milioni di tonnellate di merci. Anche in questo caso, i risultati maturati hanno confermato parecchie incongruenze, segno evidente dell'incertezza dei mercati.

Ad esempio, le merci varie sono aumentate a 8,4 milioni di tonnellate (+3,2%), di cui 5,2 milioni di tonnellate di merci in container (+8,9%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 561.053 teu (+10,3%), 968mila tonnellate di rotabili (+30,3%) e 2,2 milioni di tonnellate di altre merci varie (-14,6%). Il mercato delle rinfuse liquide ha raggiunto quota 8,4 milioni di tonnellate (+0,5%), di cui 7,0 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+1,2%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti chimici (-5,7%) e 234mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+12,4%).

Volgendo lo sguardo al settore delle rinfuse solide, queste ultime sono diminuite a 6,4 milioni di tonnellate (-3,4%), di cui 2,3 milioni di tonnellate di carbone (-14,2%), 1,5 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+26,0%), 1,4 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (-3,2%), 639mila tonnellate di cereali (+9,8%), 215mila tonnellate di minerali (-2,9%), 69mila tonnellate di prodotti chimici (-39,9%) e 269mila tonnellate di altre rinfuse solide (-29,7%). I crocieristi movimentati sono stati 1,6 milioni, con una lieve flessione del 0,5%.

**Stefano Carbonara**

# Porto fermo: 2017 in salita

- > Manca ancora il via libera dall'Anticorruzione al comitato di gestione del mega scalo
- > Restano bloccate decisioni e opere fondamentali, dalla Torre Piloti alla Diga foranea

MASSIMO MINELLA

Si potrebbe parlare di decalogo, ma sono addirittura di più. Quasi una sorta di elenco in ordine alfabetico che parte dalla "A" di Anac, l'autorità anticorruzione che si deve pronunciare sui curriculum dei membri del comitato di gestione. Eh sì, proprio non ci voleva questo *stop and go*, a cui ha fatto seguito un nuovo stop, che ha contraddistinto le prime settimane di lavoro del

presidente della maxiauthority che riunisce i porti di Genova e Savona Paolo Signorini. Tutti gli enti chiamati a indicare il nome del proprio rappresentante nel comitato di gestione dell'authority avevano completato il loro lavoro, a eccezione del Comune di Genova. Così, per consentire a Signorini di poter svolgere entro fine anno il suo primo comitato, il sindaco Marco Doria, che ancora non aveva sciolto la sua riserva, ha pensato bene (?) di autonominarsi in via provvisoria.

SEGUE A PAGINA II

## Lo stop al comitato tiene in scacco il porto ecco tutte le emergenze sul tavolo di Signorini

Senza l'ok di Anac bloccata una dozzina di decisioni E se Cantone dovesse dire no a Doria e Canavese...

< DALLA PRIMA DI CRONACA

TUTTO a posto? Per niente. Perché per potersi riunire bisogna prima aver superato lo scoglio dell'Anac, l'autorità anticorruzione guidata da Raffaele Cantone che si deve pronunciare sui curriculum dei membri del board. Due, in particolare, sarebbero quelli su cui l'attenzione sarebbe maggiore, il sindaco Marco Doria e il rappresentante del Comune di Savona Rino Canavese. Per loro,

ovviamente, i problemi sarebbero soltanto di natura tecnica. La legge chiede una comprovata conoscenza della materia portuale e logistica. Nessun dubbio che Canavese ce l'abbia, visto che è stato per 16 anni ai vertici del porto di Savona (8 da segretario generale, 8 da presidente). Il fatto è che ha superato il limite dei 65 anni indicato dalla norma. Per il Comune di Savona non è un problema, tenuto conto che non percepirà compensi, si attende ora il giudizio dell'Anac.

Per Doria, invece, bisogna più semplicemente valutare la sua comprovata conoscenza, ma avendo fatto parte negli ultimi cinque anni del comitato portuale di Genova ed essendo un docente universitario della facoltà di Economia, attento in particolare agli aspetti storici, non ci dovrebbero essere problemi. Comunque sia, bisogna attendere il pronunciamento dell'Anac per partire. Se mai dovesse arrivare un no le cose si complicherebbero ulteriormente,

perché bisognerebbe procedere con una nuova nomina e attendere i 30 giorni di tempo previsti dalla legge. Ma anche adesso la situazione resta bloccata. Un peccato, perché le emergenze sono già tantissime e ci vorrebbe un board pienamente legittimato a lavorare senza soste ai dossier che restano sul tavolo del presidente. Quali? Vediamoli, così come ha potuto ricostruirli in esclusiva *Repubblica*.

1) La nuova pianta organica unitaria di Genova e Savona. Va

fatta rapidamente, verificando tutte le eventuali sovrapposizioni, ma anche le carenze e, una volta completata, va sottoposta al ministero dei Trasporti che si deve pronunciare sulla stessa.

2) La torre piloti. L'ultimo atto del commissario Giovanni Pettorino avrebbe dovuto essere il via libera alla delibera sulla progettazione della torre, ma in comitato sono sorti distinguo non marginali sulla collocazione e sulle dimensioni. Risultato, la delibera è stata rinviata e ora tocca al nuovo board sbloccarla.

3) Il piano delle opere. È necessaria una rivisitazione in tempi brevi del piano delle opere che, di conseguenza, consenta di dare avvio alle gare per i lavori quanto mai necessari all'interno dello scalo.

4) La sostituzione del direttore Andrea Pieracci che è stato licenziato **da l'authority**. Per nominare un nuovo direttore tecnico è necessario bandire un concorso. Nel frattempo, l'assenza per tutto il 2016 di una figura di questo tipo si è fatta parecchio sentire in porto, nonostante l'interim affidato a Sandro Carena, peraltro già segretario generale facente funzioni. Di fatto, da un anno a questa parte c'è stato un netto colpo di freno a opere già preventivate

da tempo e che meriterebbero risposte in tempi brevi (e altrettanti "punti" nel nostro elenco). E ora, fra tempi procedurali, concorsi e gare si rischia di far passare tutto il 2017 su partite vitali quali

5) il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri Ponente della Fincantieri

6) la gara per la progettazione della nuova diga foranea

7) la nuova gara per F-Port, cioè il sistema informatico del porto.

E l'elenco non è affatto concluso, perché tocca sempre al board pronunciarsi sulla

8) proroga delle concessioni portuali. Il commissario Pettorino aveva concluso l'istruttoria, trasmettendola al ministero dei Trasporti. Ma i revisori avevano sollevato la necessità di ampliare lo spettro delle verifiche ad altri soggetti. Poi toccherà al board pronunciarsi.

9) la darsena nautica. Va assegnata in via definitiva, dopo anni di proroghe, di offerte e di polemiche. È il cuore del Sakme Nautico, l'elemento fondamentale per radicare l'evento a Ge-

nova, ma bisogna assegnare la concessione.

10) la vendita delle società partecipate. Il decreto Madia parla chiaro, bisogna procedere con la cessione delle partecipate nel cui capitale l'ente non deve più essere presente. Solo accennato, infine, anche se meriterebbe di occupare tutto lo spazio finora utilizzato, è l'ultimo punto dell'elenco la cui competenza è sempre del comitato di gestione. Stiamo parlando della

11) nomina del segretario generale. La proposta al comitato arriva dal presidente. L'ipotesi è di proseguire con una proroga fino ad agosto dell'attuale facente funzioni Sandro Carena. Ma non è detto che Signorini non intenda procedere prima.

(massimo minella)

CONFERENZA STAMPA

In caso di bocciatura dei curricula si deve procedere con nuove nomine nel board

### I VOLTI

**IL MINISTRO**  
Graziano Delrio,  
ministro dei Trasporti  
nel governo Renzi,  
riconfermato da  
Gentiloni



**IL PRESIDENTE**  
Paolo Emilio Signorini,  
**ex autorità portuale** di  
sistema del Mare Ligure  
Occidentale che unisce  
Genova e Savona



IL PORTO

## Segretario generale corsa a 4 per un posto

Signorini guarda a Roma  
Genova spinge Carena  
Il Pd tentato da Livorno

MASSIMO MINELLA

**C'**è solo un posto libero, ma è di grande prestigio e potere. E i nomi

sono almeno una manciata. Sulla poltrona di segretario generale dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, che riunisce i porti di Genova e Savona, si vorrebbero sedere in tanti. Perché l'**authority** in questione ha di fatto assunto una valenza nazionale, e un ruolo di guida nel sistema italiano.

SEGUE A PAGINA V

# Porto, Signorini pensa a una scelta romana per la carica di segretario generale

Prima bisognerà attendere l'ok del'Anac sul comitato di gestione ma per la poltrona numero due il presidente guarda alla Capitale

«DALLA PRIMA DI CHONACA  
MASSIMO MINELLA

**S**ARÀ forse anche per questo che il presidente Paolo Signorini starebbe proprio guardando a Roma per orientare la sua scelta. Nella sua intervista a *Repubblica*, il presidente aveva spiegato l'esigenza di coinvolgere nelle decisioni strategiche del porto proprio il potere centrale, così come gli istituti sotto il controllo pubblico (come ad esempio Cassa Depositi e

Prestiti) e i grandi gruppi industriali. Dialogare con Roma, quindi, più che una possibilità diventa un'esigenza. D'altra parte, la stessa scelta di Signorini da parte del ministro dei Trasporti Graziano Delrio (concordata con il presidente della R-

gione Liguria Giovanni Toti) va nella stessa direzione. Perché allora non replicare con la carica di segretario generale? In questo caso, Signorini potrebbe orientarsi su figure di dirigenti o di direttori che hanno condiviso con lui l'esperienza al mini-

stero dei Trasporti. Non è un caso che da qualche giorno a questa parte circoli con insistenza a Genova il nome di Francesco Benevolo, economista, già direttore degli studi economici presso la Fondazione Censis, attualmente direttore della società Ram-Rete Autostrade Mediterranee, controllata dal Ministero dell'Economia che opera in house al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Profondo conoscitore dell'economia del mare (anche per aver lavorato in Confindustria), Benevolo ha partecipato alla redazione del Piano nazionale per lo sviluppo della nautica da diporto. Ma le piste che conducono al nuovo segretario conducono anche in Regione e si fermano su Paolo Piacenza, attuale direttore di Irc, la società della Regione che si occupa di infrastrutture. Su Benevolo e su Piacenza non dovrebbe peraltro mancare il gradimento del governatore Toti.

Ma questa partita, si sa, si gioca anche sul fronte politico e il Pd, grande escluso dalla pratica presidenziale, potrebbe rivendicare un po' di attenzione su quella del segretario generale. Se fosse percorribile questa strada, allora potrebbero salire le possibilità di Massimo Provinciali, chiamato nel 2011 dal presidente dell'autorità portuale di Livorno **Gaetano Gallarza** a ricoprire la carica di segretario generale. Prima di allora, però, tutta quanta la carriera di Provinciali si era svolta a Roma, fin dal 1988, chiamato al ministero della Marina Mercantile. Da qui una crescita fra le varie direzioni del dicastero (che nel frattempo cambiava nome diventando prima dei Trasporti e poi dei Trasporti e delle Infrastrutture) fino all'incarico di direttore generale del trasporto ferroviario al Mit.

Difficile capire invece se Genova, in questa partita, avrà voce in capitolo. Dipendesse dagli operatori del porto non ci sarebbero dubbi: il nuovo segretario generale dovrebbe essere un "ritorno al futuro", Sandro Carena, attuale segretario generale facente funzioni, a Palazzo San Giorgio dai tempi dei Libri Blu di Roberto D'Alessandro (la metà degli anni Ottanta). In alternativa, però, non dispiacerebbe nemmeno un'altra figura nota di San Giorgio come il direttore Marco Sanguineri, un cinquantenne (quindi ancor un giovane per le logiche genovesi) di grande conoscenza delle dinamiche portuali, non solo genovesi.

La grande incognita è comunque legata ai tempi, che rischiano di non essere così rapidi. Signorini ha infatti chiesto all'Anac di Raffaele Cantone di pronunciarsi sui curricula dei membri del comitato di gestione. E anche altri porti hanno seguito la stessa rotta, a cominciare da quello di Napoli. Ergo, per avere una risposta ci sarà da aspettare ancora un po'. Senza pronunciamento, tutto quanto rimane fermo. E a palazzo San Giorgio i dossier aperti non sono pochi. Se poi l'Anticorruzione dovesse sollevare qualche riserva allora la situazione si farebbe ancora più complicata perché scattarebbero altri trenta giorni di tempo per le nuove designazioni.

INFORMAZIONE PUBBLICATA

---

Benevolo, Piacenza, ma anche Provinciali, gradito al Pd. E Genova spinge per Carena

---

### IVOLTI



**SIGNORINI**  
Il presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini



**CARENA**  
L'attuale segretario facente funzioni Sandro Carena ha consensi nel mondo portuale



**PROVINCIALI**  
Segretario generale dell'autorità portuale di Livorno, sarebbe gradito al Pd

# Il Secolo XIX

---

## SICUREZZA IN PORTO

### La Capitaneria: il fanale, pratica dell'Authority

LA CAPITANERIA di Porto di Genova ha chiesto all'Authority portuale l'installazione del fanale verde all'ingresso di levante del porto e, quindi, questa pratica «non è mai stata "incagliata" presso il Ministero della Difesa o il dipendente Comando Zona Fari». Lo precisa la Capitaneria a proposito delle lentezze burocratiche per la costruzione di questo fanale. Fa sapere, infatti, che, «su specifiche indicazioni tecniche del Comando Zona Fari di La Spezia, ha in più riprese richiesto l'installazione del fanale all'Authority portuale di Genova, competente per realizzazione e manutenzione dei segnalamenti marittimi del porto». E precisa che l'Authority portuale ha in programma questo intervento.

NUOVO SERVIZIO TELEMATICO CHE PREOCCUPA LE CASE DI SPEDIZIONE

## Accordo fra Maersk e Alibaba

*Ma Pitto (Spediporto) rilancia: «Corridoio digitale fra Cina e porto di Genova»*

**G**li esportatori cinesi clienti della piattaforma telematica Alibaba possono, dallo scorso 22 dicembre, prenotare direttamente spazi sulle navi della compagnia danese Maersk, utilizzando il servizio One Touch. Il servizio, rivolto soprattutto ai produttori di piccole e medie dimensioni, permette di bypassare le case di spedizione, ma Maersk sottolinea che anche il servizio One Touch in fin dei conti si serve dell'opera di spedizionieri.

«Maersk e Alibaba - afferma Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, associazione delle case di spedizione genovesi - offrono la possibilità di fare booking e fissare i prezzi, servizi che vanno ad aggiungersi ad altri già esistenti di One Touch, come assicurazione e assistenza doganale. Si tratta di un servizio basilare, perché il booking non offre molto valore aggiunto. Inoltre è già possibile farlo direttamente sui siti delle compagnie marittime. È chiaro che spostarlo su Alibaba, dove ci sono già altre funzioni, agevola la vita agli esportatori cinesi. L'effetto di questo accordo non è da sottovalutare. In un contesto più ampio ci può essere una concorrenza con l'attività dello spedizioniere. Tutti gli attori della catena logistica cercano di spostarsi su attività a maggior valore aggiunto. Il mondo è in grande evoluzione e lo spedizioniere deve restare al passo con i tempi».

L'offerta di slot sui container imbarcati sulle navi di Maersk è una novità che alla lunga potrebbe rivoluzionare il ruolo degli spedizionieri, inglobati in una catena logistica che è sempre più controllata dalle grandi compagnie marittime.



Una portacontainer della compagnia Maersk

Gli spedizionieri vogliono evitare quanto già avvenuto per le agenzie marittime e, in misura minore, per altri segmenti della supply chain, come terminalismo e trasporto terrestre. Sempre più spesso le piccole

e medie realtà locali sono acquisite per entrare sotto il diretto controllo dei carrier. Ma potrebbero esserci trasformazioni ancora più radicali e dagli effetti non sconosciuti. L'accordo fra Maersk e Alibaba segnala

che le piattaforme digitali sono ormai un anello a pieno titolo accanto agli altri operatori, della catena logistica internazionale. Che si tratti di Alibaba, Amazon o Google, queste società sono in grado di rappor-

## - segue

---

tarsi alla pari o forse addirittura da una posizione di forza con le compagnie marittime. «L'informazione - dice Pito - è sempre più importante e chi la gestisce rischia di prendere il sopravvento. Gli armatori potrebbero essere l'anello debole rispetto a chi "trasporta" informazione, un po' come è successo per gli autotrasportatori». E quale futuro si apre per gli spedizionieri? «Occorre sviluppare competenze professionali, non standardizzate come quello che offrono i servizi online. Dall'altro lato è però importante restare agganciati alle innovazioni e ai soggetti che li portano avanti. Se Amazon ha deciso di offrire direttamente servizi logistici, acquistando magazzini, Alibaba in Cina opera invece mettendo in rete tanti soggetti diversi. Il modello cinese potrebbe funzionare anche in Italia».

Il presidente degli spedizionieri genovesi guarda anche oltre, alla creazione di "corridoi" digitali fra la Cina e Genova. «Come Maersk, anche il porto potrebbe fare accordi con realtà come Alibaba, studiando strumenti informatici e agevolazioni doganali per gli operatori. Sarebbe più utile rispetto ai gemellaggi con i porti cinesi e ai progetti di corridoi doganali a terra, che si sono rivelati marginali. E' un'idea a cui Spediporto sta pensando, ma che per essere realizzata va portata avanti a livello di sistema portuale. Occorre individuare il canale telematico e garantire che chi opera su questo canale abbia costi e tempi certi se sceglie il porto di Genova, in cambio di precise garanzie di affidabilità, sul modello del sistema Aco».

**Alberto Ghiera**

# The Medi Telegraph

---

## Maersk, Alibaba e l'accordo che rischia di tagliare fuori gli spedizionieri

Genova - Per Alessandro Pitto (Spediporto) «si tratta di un servizio basico, perché il booking non offre molto valore aggiunto. Inoltre è già possibile farlo direttamente sui siti delle compagnie marittime. **E' chiaro che spostarlo su Alibaba, dove ci sono già altre funzioni, agevola la vita agli esportatori cinesi**».



Genova - Gli esportatori cinesi clienti della piattaforma telematica Alibaba possono, dallo scorso 22 dicembre, prenotare direttamente spazi sulle navi della compagnia danese Maersk, utilizzando il servizio One Touch. Il servizio, rivolto soprattutto ai produttori di piccole e medie dimensioni, permette di bypassare le case di spedizione, ma Maersk sottolinea che **anche il servizio One Touch in fin dei conti si serve dell'opera di spedizionieri**.

«Maersk e Alibaba - afferma **Alessandro Pitto, presidente di Spediporto**, associazione delle case di spedizione genovesi - offrono la possibilità di fare booking e fissare i prezzi, servizi che vanno ad aggiungersi ad altri già esistenti di One Touch, come assicurazione e assistenza doganale. Si tratta di un servizio basico, perché il booking non offre molto valore aggiunto. Inoltre è già possibile farlo direttamente sui siti delle compagnie marittime. **E' chiaro che spostarlo su Alibaba, dove ci sono già altre funzioni, agevola la vita agli esportatori cinesi**. L'effetto di questo accordo non è da sottovalutare. In un contesto più ampio ci può essere una concorrenza con l'attività dello spedizioniere. Tutti gli attori della catena logistica cercano di spostarsi su attività a maggior valore aggiunto. Il mondo è in grande evoluzione e lo spedizioniere deve restare al passo con i tempi».

## - segue

---

L'offerta di slot sui container imbarcati sulle navi di Maersk è una novità che alla lunga potrebbe rivoluzionare il ruolo degli spedizionieri, inglobati in una catena logistica che è sempre più controllata dalle grandi compagnie marittime. Gli spedizionieri vogliono evitare quanto già avvenuto per le agenzie marittime e, in misura minore, per altri segmenti della supply chain, **come terminalismo e trasporto terrestre**. Sempre più spesso le piccole e medie realtà locali sono acquisite per entrare sotto il diretto controllo dei carrier. Ma potrebbero esserci trasformazioni ancora più radicali e dagli effetti non scontati. L'accordo fra Maersk e Alibaba segnala che le piattaforme digitali sono ormai un anello a pieno titolo, accanto agli altri operatori, della catena logistica internazionale. Che si tratti di Alibaba, Amazon o Google, queste società sono in grado di rapportarsi alla pari o forse addirittura da una posizione di forza con le compagnie marittime. **«L'informazione - dice Pitto - è sempre più importante e chi la gestisce rischia di prendere il sopravvento**. Gli armatori potrebbero essere l'anello debole rispetto a chi "trasporta" informazione, un po' come è successo per gli autotrasportatori». E quale futuro si apre per gli spedizionieri? «Occorre sviluppare competenze professionali, non standardizzate come quello che offrono i servizi online. Dall'altro lato è però importante restare agganciati alle innovazioni e ai soggetti che li portano avanti. Se Amazon ha deciso di offrire direttamente servizi logistici, acquistando magazzini, Alibaba in Cina opera invece mettendo in rete tanti soggetti diversi. Il modello cinese potrebbe funzionare anche in Italia».

Il presidente degli spedizionieri genovesi guarda anche oltre, alla creazione di "corridoi" digitali fra la Cina e Genova: **«Come Maersk, anche il porto potrebbe fare accordi con realtà come Alibaba, studiando strumenti informatici e agevolazioni doganali per gli operatori**. Sarebbe più utile rispetto ai gemellaggi con i porti cinesi e ai progetti di corridoi doganali a terra, che si sono rivelati marginali. E' un'idea a cui Spediporto sta pensando, ma che per essere realizzata va portata avanti a livello di sistema portuale. Occorre individuare il canale telematico e garantire che chi opera su questo canale abbia costi e tempi certi se sceglie il porto di Genova, in cambio di precise garanzie di affidabilità, sul modello del sistema Ae».

## SHIPPING

### Spedizioni dalla Cina, Maersk si allea con Alibaba

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Gli esportatori cinesi clienti della piattaforma telematica Alibaba possono, dallo scorso 22 dicembre, prenotare direttamente spazi sulle navi della compagnia danese Maersk, utilizzando il servizio One Touch. Il servizio, rivolto soprattutto ai produttori di piccole e medie dimensioni, permette di bypassare le case di spedizione, ma Maersk sottolinea che anche il servizio One Touch in fin dei conti si serve dell'opera di spedizionieri.

«Maersk e Alibaba - afferma Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, associazione delle case di spedizione genovesi - offrono la possibilità di fare booking e fissare i prezzi, servizi che vanno ad aggiungersi ad altri già esistenti di One Touch, come assicurazione e assistenza doganale. Si tratta di un servizio basico, perché il booking non offre molto valore aggiunto. Inoltre è già possibile farlo direttamente sui siti delle

compagnie marittime. E chiaro che spostarlo su Alibaba, dove ci sono già altre funzioni, agevola la vita agli esportatori cinesi. L'effetto di questo accordo non è da sottovalutare. In un contesto più ampio ci può essere una concorrenza con l'attività dello spedizioniere. Tutti gli attori della catena logistica cercano di spostarsi su attività a maggior valore aggiunto. Il mondo è in grande evoluzione e lo spedizioniere deve restare al passo con i tempi».

L'offerta di slot sui container imbarcati sulle navi di Maersk è una novità che alla lunga potrebbe rivoluzionare il ruolo degli spedizionieri, inglobati in una catena logistica che è sempre più controllata dalle grandi compagnie marittime. Gli spedizionieri vogliono evitare quanto già avvenuto per le agenzie marittime e, in misura minore, per altri segmenti della supply chain, come terminalismo e trasporto terrestre. Sempre più spesso le piccole

e medie realtà locali sono acquisite per entrare sotto il diretto controllo dei carrier. Ma potrebbero esserci trasformazioni ancora più radicali e dagli effetti non scontati.

L'accordo fra Maersk e Alibaba segnala che le piattaforme digitali sono ormai un anello a pieno titolo, accanto agli altri operatori, della catena logistica internazionale. Che si tratti di Alibaba, Amazon o Google, queste società sono in grado di rapportarsi alla pari o forse addirittura da una posizione di forza con le compagnie marittime. «L'informazione - dice Pitto - è sempre più importante e chi la gestisce rischia di prendere il sopravvento. Gli armatori potrebbero essere l'anello debole rispetto a chi "trasporta" informazione, un po' come è successo per gli autotrasportatori». E quale futuro si apre per gli spedizionieri? «Occorre sviluppare competenze professionali, non standardizzate come quello che offrono i servizi online».

# The Medi Telegraph

---

## **Fiera Genova, «ai privati la gestione del Nouvel»**

Genova - Una gara per assegnare in concessione a privati il padiglione Blu della Fiera e farlo vivere tutto l'anno anche di vita propria. È la strada scelta dal Comune di Genova, mentre il futuro della Fiera resta avvolto dalle nebbie dell'incertezza e si attende la conclusione del concorso di idee sul Blueprint



**Genova - Una gara per assegnare in concessione a privati il padiglione Blu della Fiera** e farlo vivere tutto l'anno anche di vita propria. È la strada scelta dal Comune di Genova, mentre il futuro della Fiera resta avvolto dalle nebbie dell'incertezza e si attende la conclusione del concorso di idee sul Blueprint per progettare le aree ex fieristiche - dall'ex Nira all'ingresso di piazzale Kennedy - secondo il disegno di Renzo Piano.

**Palazzo Tursi prova quindi a sottrarre il padiglione progettato da Jean Nouvel alla complicata** partita a scacchi che si sta giocando, su più fronti, sul futuro delle aree di piazzale Kennedy.

---

## **LIQUIDAZIONE A OSTACOLI**

«Faremo una gara per assegnare una concessione di valorizzazione, come abbiamo già fatto per esempio per l'ex palazzo Siemens di viale Cembrano - **spiega Emanuele Piazza**, assessore comunale al Patrimonio non abitativo -. Contiamo di pubblicare il bando a febbraio e di individuare, quindi, il concessionario prima della fine del ciclo amministrativo». Il bando darà alcune indicazioni sulle possibili destinazioni dell'immobile con i vincoli da rispettare: «Il padiglione dovrà essere utilizzato per attività, non commerciali, legate alla nautica e - spiega Piazza - compatibili con lo svolgimento del Salone Nautico e di manifestazioni fieristiche».

## - segue

---

**Ma**, mentre si profila un tentativo di pacificazione fra le due associazioni imprenditoriali della nautica - Ucina, organizzatrice del Salone Nautico di Genova, e Nautica Italiana promotrice di un nuovo evento da tenere a Viareggio - non è ancora chiaro quale sarà l'epilogo della procedura di liquidazione di Fiera di Genova spa, avviata ad aprile 2016 e ancora in corso con molte incognite sui conti e sul futuro dei 18 dipendenti ancora in carico alla società.

**È sfumata infatti l'ipotesi di costruire una società pubblico-privata costituita** da Comune, Regione, Camera di Commercio e Ucina, per gestire il Salone Nautico ed eventi collegati, così come è tramontata quella di trasferire all'Porto Antico spa la gestione delle attività fieristiche extra Nautico.

**«Lo scontro fra Ucina e Nautica Italiana è un problema che senz'altro ha pesato** ma il Governo non è credibile - commenta l'assessore regionale allo Sviluppo economico Edoardo Rixi -. È un anno che esponenti del Governo dicono che non finanzieranno il Salone Nautico di Genova e altri eventi se le due associazioni di settore non si mettono d'accordo...Ma il Salone Nautico di Genova è un evento nazionale e se il Governo non lo finanzia fa un danno all'intero Paese, non solo a Genova. Quindi se il ministro vuole davvero risolvere la questione, venga a Genova due giorni e metta tutti attorno a un tavolo».

### **RIXI ACCUSA GOVERNO E TURSI**

Detto questo, Rixi è comunque convinto che «la liquidazione della Fiera sia una strada senza ritorno» **e che si debba «costituire una società per la gestione delle aree**. Ma - osserva - se lo scontro fra Ucina e Nautica Italiana è il problema principale, è anche vero che il Comune non ha brillato nella gestione di questa vicenda, per le incertezze che ci sono sul dopo Doria e sul futuro candidato sindaco del centrosinistra».

**Ma da Tursi l'assessore Piazza respinge quest'accusa:** «La nuova società con Ucina non si è fatta perché i soci pubblici hanno ritenuto inaccettabili le condizioni e, in particolare, le ricadute che avrebbe avuto sull'occupazione - ribatte -. Gli obiettivi dell'amministrazione comunale, però, sono chiari: vogliamo che il Salone Nautico resti a Genova e lavoriamo per questo, stiamo facendo la gara per il Blueprint e stiamo preparando quella per il padiglione Blu. Resta da definire lo strumento per gestire il Nautico e gli altri eventi fieristici ma anche questi nodi saranno sciolti prima che finisca il ciclo amministrativo». E Piazza non esclude neppure che la liquidazione della Fiera possa essere «un processo reversibile».

# La Gazzetta Marittima

---

## Genova ipotizza un grande polo per l'accoglienza dei mega-yachts



GENOVA – La realtà odierna di Amico & Co è quella di un cantiere ai vertici del mercato internazionale del refit/repair, con una capacità produttiva di 110 commesse l'anno, che durante la stagione dei lavori richiedono l'impiego di oltre 500 addetti.

Questa realtà è frutto di una strategia d'impresa, avviata 25 anni fa, basata sulla specializzazione, sulla qualità e, soprattutto, sugli investimenti in infrastrutture (oltre 34 milioni di euro), le quali hanno consentito al Cantiere di crescere e di far crescere con esso un network di 36 aziende partner che ne completano e integrano l'organizzazione produttiva.

Il primato di Amico & Co, tuttavia, oggi è messo a serio rischio dalla rapida evoluzione dei competitor francesi e spagnoli: attorno ad essi sono andati via via sviluppandosi, con il forte appoggio delle amministrazioni locali, veri e propri distretti dedicati, in grado di offrire alla flotta dei maxi yacht non solo infrastrutture cantieristiche all'avanguardia, ma anche facilities di ormeggio attrattive e una molteplicità di servizi accessori, creando così le condizioni per favorirne il radicamento in quei territori.

Trasformare questo rischio in un'opportunità di sviluppo per Genova e la Liguria: questa è la motivazione che ha spinto Amico & Co a elaborare un nuovo e ambizioso progetto, chiedendo su di esso l'attenzione degli organi di governo del territorio.

Il progetto trae la sua idea – guida da un semplice dato: il mercato generato dalle spese operative maxi yacht vale a livello mondiale 6 miliardi di euro, e 600 milioni vengono spesi per attività di manutenzione e riparazione.

## - segue

---

Ciò significa che solo il 10% è assorbito da queste attività, mentre il resto della spesa, escludendo il turismo che pure è voce assai rilevante, interessa trasversalmente molteplici settori dell'economia e si riversa quasi integralmente sui territori di sosta e di passaggio.

L'obiettivo è quindi fare di Genova – che già può vantare un'offerta turistica e culturale di tutto rispetto – un polo di accoglienza per i maxi yacht, favorendone il radicamento sul territorio.

Lo strumento è un progetto di forte e tempestivo adeguamento infrastrutturale, finalizzato a completare e ulteriormente qualificare sia l'offerta di ormeggi e servizi connessi, sia la capacità produttiva delle attività cantieristiche.

Il progetto è quindi la somma di più progetti coordinati e coerenti tra loro, riguardanti sia l'area di levante delle Riparazioni Navali, sia alcune porzioni del compendio fieristico, a proposito del quale è opportuno sottolineare, anche a scanso di possibili fraintendimenti due aspetti:

- le proposte di Amico & Co sono ampiamente compatibili e complementari con le molteplici funzioni connesse a questo ambito territoriale: le linee di indirizzo del Blue Print (intese a rivitalizzare il quartiere fieristico); le manifestazioni espositive (Salone Nautico in primis); la nuova Torre Piloti; la nautica minore;
- Amico & Co, senza preclusioni di alcun genere e con spirito costruttivo, si attende dalle Istituzioni un'opera di regia per assicurare lo sviluppo coordinato e sinergico delle diverse funzioni e per individuare gli strumenti e le possibili soluzioni adottabili a questo scopo (ivi compreso il tema degli ulteriori investimenti necessari per la parte Nord della darsena nautica che, insieme a quelli di Amico, ne completino una riqualificazione attesa ormai da troppi anni).

### **IL PROGETTO**

Per ciascuno degli ambiti individuati il progetto prevede:

- Aree di levante delle Riparazioni Navali. È già in fase avanzata la procedura avviata da Autorità Portuale per la definitiva assegnazione a 4 società del comparto – tra le quali Amico & Co – di circa 10.000 m<sup>2</sup> di aree che serviranno per il riassetto delle rispettive attività. Ad esito del procedimento, l'investimento previsto su tali aree sarà a regime di circa 31,1 milioni di euro: 2,5 milioni saranno realizzati dai cantieri minori, mentre 28,6 milioni saranno realizzati da Amico & Co e comprenderanno sia opere a mare e consolidamenti infrastrutturali (per 8,6 milioni), sia impianti tecnologici di cantiere (per 20 milioni) tra cui un impianto di alaggio per mega yacht.

## - segue

---

- Aree all'interno della darsena nautica. È prevista l'infrastrutturazione della porzione Sud della darsena, per la creazione di ormeggi destinati a maxi e mega yacht fino a 100 mt di lunghezza, con un investimento di circa 3,9 milioni di euro: elettrificazione delle banchine fino a 4 MW di potenza, a tutela della qualità ambientale del sito; realizzazione delle banchine mancanti e di un piccolo fabbricato destinato ai servizi primari per la marina (cabine elettriche, uffici, punto di ristoro); creazione di una passerella sopraelevata pedonale lungo l'opera di difesa a mare, che renderà fruibile il sito da parte della città.

- Piano terra del padiglione B, con banchina e specchio acqueo prospicienti. La destinazione prevista è riservata ad attività collaterali di carattere non industriale, collegate sia alla cantieristica che allo stazionamento degli yacht. L'assetto logistico sarà configurato in modo da lasciare spazio agli eventi espositivi durante il loro svolgimento, consentendo al tempo stesso di mettere a reddito strutture non altrimenti utilizzate al di fuori di tali eventi.

Gli investimenti sopra descritti dispongono già di un piano finanziario a sostegno della loro effettuazione e la progettazione dei singoli interventi è in fase avanzata (sono già disponibili tutte le progettazioni preliminari e in gran parte quelle definitive).

La tempistica di realizzazione prevista è di circa 2 anni, con avvio a inizio 2017 e completamento circa a metà del 2018.

### **I BENEFICI:**

- riguardano anzitutto l'incremento occupazionale "diretto", cioè relativo alle sole attività nautiche e stimabile, a regime, in 80 unità alla fine del 2018;

- sono relativi all'indotto diretto e indiretto e conseguono agli obiettivi del progetto: le nuove infrastrutture consentiranno di ospitare a Genova yacht più grandi e per periodi di tempo più ampi rispetto a numeri, dimensioni e tempi di sosta attuali, grazie alla maggiore offerta integrata di cantieristica, ormeggi e servizi.

L'entità e la composizione della spesa che le grandi imbarcazioni, infatti, riversano in gran parte sul territorio prescelto come "home port" (analizzata dagli studi specialistici di settore condotti a livello internazionale) indica che il rapporto tra spesa per manutenzione/riparazione e spesa totale è di 1:5. I fattori di questo moltiplicatore sono diversi.

## - segue

---

Per richiamarne alcuni: l'incremento delle presenze sul territorio di soggetti con elevatissime capacità di spesa (comandanti, equipaggi, ospiti), a beneficio delle attività commerciali e immobiliari locali; l'incremento della domanda rivolta alle aziende specialistiche fornitrici di accessori e dotazioni di bordo; l'insediamento e lo sviluppo di agenzie, società di management e charter, ecc.

Se il progetto centrerà l'obiettivo di trattenere a Genova maxi e mega yacht anche oltre le mere soste tecniche per lavori, al maggior fatturato atteso per la sola cantieristica (ragionevolmente stimabile in 90 milioni di euro) potrà corrispondere un indotto potenziale complessivo intorno ai 450 milioni.

Amico & Co crede fortemente in questo progetto e nella concretezza delle prospettive che si propone di aprire, ma è ben consapevole che la sua realizzazione necessariamente dipende da una valutazione e condivisione trasversale del suo valore strategico da parte delle Istituzioni.

Amico & Co crede altrettanto fortemente nel ruolo delle Istituzioni quali assuntori di decisioni aventi ricadute pubbliche per lo sviluppo, l'imprenditorialità e il lavoro, al di fuori e al di sopra possibili antagonismi o mancanze di dialogo, per consentire il superamento dell'immobilismo di questi anni.

Amico & Co chiede la tempestiva apertura di un tavolo di confronto, al fine di verificare se e con quale tipo di regia e supporto le Istituzioni stesse siano disponibili a prendere in considerazione il progetto ed, eventualmente, approfondirne i contenuti e individuarne idonee procedure di realizzazione.

# Darsena Toscana verso un fondo inglese

Infracapital pronta ad acquisire la maggioranza di Gip, che detiene l'80 di Tdt e il 50% (insieme a Neri) di Cilp

di Giulio Corsi  
LIVORNO

La Darsena Toscana potrebbe finire in mano a un fondo inglese. La notizia rimbalza con insistenza da Genova, dove viene dato per molto vicino l'accordo tra Gip, il Gruppo Investimenti Portuali delle famiglie Negri, Cerruti, Schenone e Magillo (che di Tdt detiene l'80%; il restante 20% è in mano alla Compagnia Portuale) e il colosso finanziario britannico Infracapital, intenzionato a rilevare una grossa partecipazione della società genovese se non addirittura la maggioranza delle sue quote.

Se l'operazione andrà in porto e soprattutto se Infracapital diventerà socio maggioritario di Gip, si aprirà un grande punto interrogativo sul futuro di Tdt e anche del suo ruolo in Darsena Europa, visto che il Gruppo Investimenti Portuali è ad oggi uno dei *player* italiani intenzionati a giocare la partita per diventare socio privato del nuovo maxi terminal che sorgerà

con l'ampliamento a mare dello scalo livornese.

Ma ricadute potrebbero esserci anche sulla Cilp, dove Gip detiene il 50% a metà con Neri Depositi Costieri attraverso la Ngi (mentre l'altra metà di Cilp è della Compagnia).

Va detto che Infracapital è uno dei principali investitori europei nelle infrastrutture e gestisce oggi oltre 2,4 miliardi di sterline in tutti i settori essenziali, nelle utilities, nell'energia, nei trasporti, nei porti, nelle comunicazioni e nella sanità. Tante per citarne alcune: Gge (utility che produce e distribuisce calore ed elettricità utilizzando il gas naturale prodotto dalle centrali Combined Heat in tutta la Slovacchia), Adven (che fornisce soluzioni sostenibili e business-critical su misura energetico aziendale e teleriscaldamento in Finlandia, Svezia ed Estonia) o Kelda Group (società che possiede Yorkshire Water, il quinto più grande soggetto idrico e fognario britannica con un patrimonio di oltre 4,5 miliardi di pound).

Perché Infracapital ha deciso di puntare sul business portuale di Gip e quali piani industriali può avere sul traffico dei contenitori di Livorno che di Gip è un importante satellite sono domande a cui oggi è difficile dare una risposta.

Per adesso si può soltanto fare il punto della situazione della trattativa che, come dicevamo, sembra vicina a concludersi. Anzi, per l'emittente genovese Primocanale si sarebbe già conclusa prima di Natale, con i soggetti coinvolti che non hanno smentito ma si sono limitati a un no comment.

Secondo Ship2shore invece il *closing* non si sarebbe invece ancora verificato. Il sito specializzato cita però una serie di verbali di alcune assemblee societarie tenutesi nelle ultime settimane e rivela che da Gip sono state da poco scorporate in una new-co chiamata Gip 2.0 le due società Logtainer (operatore intermodale controllato all'80%) e Ngi (la holding di partecipazioni livornese detenuta in part-

nership con il gruppo Neri che controlla anche il 50% di Cilp). Il motivo di ciò - racconta Ship2 Shore - è spiegato dallo stesso presidente di Gip, Giovanni Cerruti, nell'ultimo verbale di assemblea: «Gli importanti cambiamenti in corso e la necessità di coordinare la gestione delle attività dei terminal contenitori (anche al fine di consolidare la miglior struttura finanziaria indispensabile per far fronte alle opportunità da cogliere pur di fronte alla crescente competitività del settore) rendono necessaria una riorganizzazione che consenta alle due realtà di essere indipendenti sia dal punto di vista organizzativo che dal punto di vista finanziario». In sostanza: da una parte le attività del terminal container per i quali Gip sta cercando un partner (Sech e Vie a Genova e Tdt a Livorno) e dall'altra il resto delle partecipazioni (Logtainer e Ngi). Entrambe rientreranno nel pacchetto ceduto a Infracapital? E' un'altra delle domande sul tavolo in queste ore frenetiche sulle banchine livornesi.



Container nei piazzali della Darsena Toscana: il Tdt potrebbe finire nelle mani di un fondo inglese che sta cercando di acquisire la maggioranza di Gip

# Investire nell'area di crisi Primi riscontri di Invitalia

*Bando del Mise: verso il rilancio della manifattura*

-LIVORNO-

SCADRÀ il 7 marzo il termine per presentare le domande che consentiranno alle imprese di accedere agli incentivi nazionali e regionali per investire sull'area di crisi livornese. Il primo workshop si è svolto il 12 dicembre a Livorno, il prossimo andrà in scena la prossima settimana al Castello Pasquini di Castiglioncello. Un appuntamento importante per le aziende e per il territorio in generale. Il bando sostiene la realizzazione di una o più iniziative imprenditoriali, finalizzate al rafforzamento del tessuto produttivo locale e all'attrazione di nuovi investimenti, nei territori dei comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo. Invitalia è il soggetto che gestisce il bando. Nell'incontro di Livorno, dopo una mattina di confronto, i suoi funzionari hanno incontrato diciotto imprese. «Il nostro obiettivo - ha spiegato Alessandro Palmitelli di Invitalia - è quello di incontrare gli imprenditori prima della trasmissione formale della domanda. Cerchiamo di far sì che tutti i tecnicismi della domanda che regola l'agevolazione siano chiari e mettiamo a conoscenza gli imprenditori di tutti i requisiti necessari». La maggior parte delle imprese arriva con business

plan già redatti, ma a volte incompleti.

«LE CARENZE di natura documentale, secondo la nostra esperienza, spesso riguardano due ambiti - ha aggiunto Palmitelli -: uno riguarda l'aspetto tecnico del programma di investimenti, quindi l'assenza di informazioni necessarie per rendere esecutivo l'investimento, l'altro invece riguarda le informazioni relative alle analisi di mercato. Quelle info che con-

sentono a noi di verificare la fattibilità e la sostenibilità del progetto». All'incontro di poche settimane fa comunque Invitalia ha avuto primi riscontri interessanti. «C'erano progetti di assoluto valore - ha concluso Palmitelli -, compatibili a pieno con la realtà del territorio e con lo spirito della norma. Tante imprese della provincia di Livorno e aree limitrofe si sono presentate e tante ci auguriamo di poterle rivedere anche il 12 gennaio per verificare i passi avanti fatti». Intanto la maggior parte dei progetti presentati riguarda i settori prioritari elencati nel bando: uno su tutti l'ambito della manifattura. Quello che ha fatto la storia dell'Italia.

Paolo Biagioni

**PROPOSTE INTERESSANTI**  
«Già presentati progetti di assoluto valore compatibili con la realtà del territorio»



**FERMENTO** Il primo workshop alla Camera di Commercio di Livorno

## COME PRESENTARE LE DOMANDE

LE DOMANDE DEVONO ESSERE PRESENTATE DIRETTAMENTE SUL PORTALE DELL'AGENZIA NAZIONALE INVITALIA DAL 6 FEBBRAIO 2017

## LE AGEVOLAZIONI DEL BANDO

LE AGEVOLAZIONI VERRANNO CONCESSE NELLA FORMA DEL CONTRIBUTO IN CONTO IMPIANTI E DELL'EVENTUALE FINANZIAMENTO DELLA SPESA

## Rinfusi a bagnomaria

LIVORNO – Può sembrare un problema minore rispetto ai tanti urgenti che il porto livornese ha sul tavolo: eppure non torna ad onore di chi programma il porto, con tutte le scusanti riferibili al pastrocchio di una Riforma in costante ritardo, la vicenda del Terminal Calata Orlando dei rinfusi solidi. Quello che da anni sembrava automaticamente destinato a un trasferimento sulla sponda Est della Darsena Toscana – per liberare l’Orlando a favore delle crociere – è arrivato il 31 dicembre scorso alla scadenza della concessione pluriennale senza una programmazione di sufficiente respiro ancora definita. L’Autorità portuale ha proposto pochi giorni prima della scadenza una proroga, ma al momento solo di 6 mesi: un assurdo se si pensa che per i rinfusi i contratti con i clienti sono per lo meno annuali e quindi il management del TCO si sta assumendo responsabilità operative pesanti. Nella realtà, è difficile che il prossimo management dell’AdsP non voglia togliere da bagnomaria un settore così importante del porto, concedendo tempi realistici per mantenere il lavoro. Rimane aperta la “comparazione”, che l’Authority portuale ha già deciso, tra il TCO e il nuovo LTT di Federico Barbera. Quest’ultima società ha presentato il suo piano d’impresa con alcuni aggiornamenti che le sono stati richiesti da palazzo Rosciano e a sua volta attende decisioni. A sua volta il TCO, pur contestando il principio di una comparazione visto che riteneva pianificata da anni la sua priorità sulla sponda est, ha deciso di presentare un suo piano d’impresa che ribadirà il progetto di trasferimento sulla sponda est e gli investimenti previsti. Il piano, per quello che è possibile apprendere, sarà presentato a palazzo Rosciano lunedì prossimo 9 gennaio. Anche se è previsto che le decisioni in merito attenderanno la nuova “governance” dell’AdsP.

# Aumento dei canoni demaniali: sono a rischio 26mila posti barca

*Attesa la sentenza della Corte di Cassazione prevista per martedì*

**- LIVORNO -** SOLO due giorni, poi si saprà. E' infatti prevista per martedì prossimo 10 gennaio la riunione della Corte Costituzionale per pronunciarsi sull'aumento retroattivo dei canoni demaniali ai porti turistici, che mette a rischio - secondo l'associazione nazionale Assonat - l'esistenza di numerosi "marina", tra i quali quelli della costa livornese; da quello ancora futuribile al Mediceo a quelli operativi a Cala de' Medici, Cecina, San Vincenzo, Salivoli e quelli delle isole. Per alcuni - sempre secondo Assonat - sarebbe una mazzata superiore a 100mila euro annui, fino a quasi 250mila euro.

**OGGETTO** del contendere - spiega una nota di Assonat, l'asso-

ciatione che fa parte di Ucina - è l'applicazione retroattiva della normativa sulle concessioni turistico-ricreative che ha creato tanti problemi agli stabilimenti balneari. Per i "marina" esiste infatti una specifica legislazione che riconosce gli ingenti investimenti connessi alla loro realizzazione e la differente natura dello stesso periodo concessorio rispetto alle concessioni balneari. Secondo Assonat, il ricorso alla Consulta è stato deciso perchè la pretesa dello Stato di allargare ai "marina" la normativa degli impianti balneari "sembra violare le norme costituzionali a difesa dell'iniziativa economica". Il ricorso alla consulta è la conclusione di un contenzioso legale decennale, che fino ad oggi - sottolinea Assonat - ha sempre visto vincenti i porti turi-

stici nelle diverse sedi civili ed amministrative. E' stato il Consiglio di Stato, per chiudere definitivamente la vicenda, a ricorrere alla Corte Costituzionale, sostenendo la tesi dei "marina". Da parte loro i porti turistici rilevano che il danno che ne deriverebbe all'erario, se la norma fosse applicata come richiesto dall'amministrazione finanziaria, sarebbe 54 volte maggiore di quanto è previsto di ricavare. Diventerebbero a rischio 15mila posti barca in 26 porti maggiori e in 10 minori.

**E SECONDO** i dati forniti dall'Osservatorio Nautico Nazionale, riconosciuto dal Ministero dei trasporti, l'indotto economico a rischio è pari a 185 milioni di euro contro il ricavo per lo Stato di soli 3,6 milioni.

Antonio Fulvi

IL FUTURO DEL PORTO/2

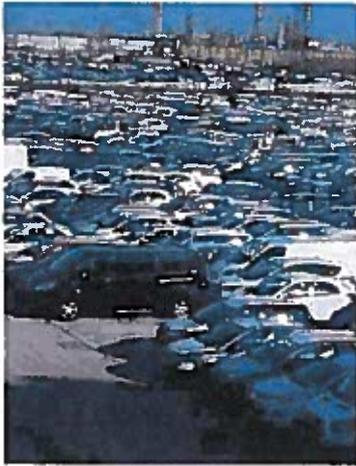
## **Solidarietà e stima ai lavoratori portuali**

■ Fdi AN della provincia di Livorno esprime la totale solidarietà ai lavoratori di Vertenza Livorno il cui destino ad oggi risulta incerto. La cantieristica in generale ed il porto sono sempre stati per Livorno punti fondamentali per lo sviluppo della città e per l'occupazione di centinaia di lavoratori. Riteniamo giusta la proposta di Vertenza Livorno di voler ripristinare i bacini i quali oltre ad offrire ulteriori servizi per il nostro porto darebbero di conseguenza ulteriori posti di lavoro. La mancanza di lavoro è una delle emergenze dei nostri giorni e quindi Fdi AN farà di tutto per sostenere iniziative finalizzate alla creazione di nuovi posti di lavoro.

**Luigi Lanera**  
Segretario provinciale Fdi AN

## Il boom dell'automobile rilancia il porto

Livorno, nella sola giornata di ieri seimila veicoli da Corea, Est Europa e Spagna



BOOM DI SBARCHI I piazzali del porto di Livorno ieri

■ LIVORNO

**E' STATO**, prima della grande crisi, il primo porto d'Italia per lo sbarco delle auto straniere d'importazione. Tanto che nella piana di Collesalvetti, alle spalle di Livorno, fu inventato l'astoposto del Faldo, una joint venture tra la Compagnia portuale labronica e il grande gruppo importatore di Milano Koelliker.

Al Faldo e nelle aree del porto si parla, tra il 2005 e il 2008, di mezzo milione di vetture all'anno arrivate via mare. Poi una caduta verticale, che da qualche settimana non solo si è arrestata è stata sostituita da un'impennata degli arrivi.

Solitamente, la Befano ha sbarcato circa 6 mila auto nel porto di Livorno, distribuite tra cinque navi-garage arrivate sia dalla Corea, sia dalle fabbriche cacciarite dell'est Europa e dalla Spagna. Sui piazzali retro-portuali ci sarebbero state quasi 20 mila vetture, da smistare a vari concessionari del centro e nord Italia. Sta tornando, di fatto, il boom degli sbarchi di auto, alimentato sia da navi-garage appesantite noleggiare, sia dai grandi vettori specializzati del primo armatore d'Europa, il gruppo Grimaldi.

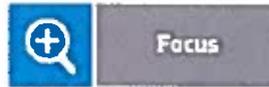
Gli arrivi via nave sulle banchine livornesi hanno saturato anche ormeggi che sono destinati ad altre merci, come il molo Italia, l'Alto Fondale, la sponda est della Darsena Toscana, la Sintermar. Le banchine, ma anche i piazzali a terra, in questi giorni sono letteralmente intasati dalle auto in arrivo. Sono in particolare i Hyundai coreani, con le consorelle Kia,

oppure vetture costruite nelle fabbriche cacciarite spagnole per altri marchi europei. Ma stanno sbarcando anche migliaia di FCA Fiat (come la nuova Tipo) costruite in Turchia e imbarcate in Anatolia. In queste ore stanno arrivando a Livorno anche le nuovissime Toyota CH-R, il piccolo SUV ibrido del marchio giapponese costruito come le Fiat in Turchia e lanciato in Italia con una suggestiva campagna che ne esalta la motorizzazione mista benzina-elettrica.

Lo sbarco delle auto viene integrato, con il Faldo come centro di smistamento, anche dall'arrivo di centinaia di vetture alla volta con speciali treni-blocco provenienti da Slovacchia e dalla repubblica Ceca, dove sono costruite per il mercato europeo molte vetture di marchi orientali. Tra gli sbarchi ancora di nicchia, ma già significativi, ci sono quelli delle ex Rover inglesi oggi costruite in Cina, e dei pick-up indiani della Tata.

La ripresa degli sbarchi d'auto sta rilanciando anche il Faldo, da almeno due anni messo in vendita da portuali e Koelliker. Starebbero trattando alcuni fondi d'investimento.

Antonio Fatvi



### Dall'Anatolia le Fiat e i piccoli SUV Toyota

**IN ARRIVO** migliaia di FCA Fiat (come la nuova Tipo) costruite in Turchia e imbarcate in Anatolia. In queste ore arrivano a Livorno anche le Toyota CH-R, il piccolo SUV ibrido giapponese costruito come le Fiat in Turchia.

LA MOBILITAZIONE ADESIONI DI DIVERSE FORZE POLITICHE. MA I 5 STELLE NON SI FANNO VEDERE

## Partecipata assemblea di Vertenza Livorno A gran voce si chiede di sbloccare i bacini

di MONICA DOLCIOTTI

**LIVORNO.** ALL'INVITO di Vertenza Livorno che ha convocato per giovedì un'assemblea sugli Scali Finocchietti per discutere di lavoro che non c'è e prospettive future hanno risposto, tra tutti gli esponenti politici invitati, Andrea Romiti di Fratelli d'Italia (a suo tempo ha sostenuto la battaglia dei riparatori navali per il recupero dei bacini), Sergio Landi (è uscito dalla Lega), Maurizio Coppola di Buonogiorno Livorno, Giuseppe Grillotti di Livorno Libera ed un portavoce del Partito Democratico. Non si sono presentati gli esponenti dei 5 Stelle tra i quali il capogruppo in Comune Daniele Ceselli (ex Trw) invitati alla pari di tutti gli altri; i grillini dicono - con le parole dello stesso Ceselli ai lavoratori - che non è arrivato nessun invito per l'assemblea. All'ordine del giorno la raccolta di firme (già a quota 100) per chiedere lo sblocco della gara per il riaffidamento dei bacini navali. Durante l'assemblea - molto partecipata - è

stato sottolineato che «il bacino grande in muratura e quello galleggiante devono essere ripristinati al più presto. Ma entrambi devono essere riattrezzati e ristrutturati dopo anni di abbandono». E

«occorre superare la situazione di stallo data dalle diverse posizioni che dividono Azimut Benetti (che ha ancora in concessione i bacini e produce yacht) e i riparatori navali». Romiti ha spiegato che «le riparazioni navali potranno stare in piedi solo se nel bacino in muratura entreranno navi grandi sopra i 280 metri perché gli armatori porteranno le loro navi solo nei bacini che potranno accogliere quella oltre i 280 metri. Sono solo due i bacini con queste caratteristiche nel Mediterraneo e uno è a Livorno, quello in muratura. Ma il bando di gara già pubblicato dall'Autorità Portuale per i bacini ne ha escluso a priori l'uso per le navi oltre i 280 metri tagliando fuori Livorno dalle commesse più lucrose». Ha poi aggiunto «il bacino galleggiante, dopo l'incidente di oltre un anno fa

al bacino galleggiante (è ancora sotto sequestro) ha subito dei danni. Ma il bando lo metteva a gara come funzionante. Ora non si esclude che il bando per tale ragione debba essere annullato e rifatto».

**VERTENZA** Livorno ha poi messo in guardia forze politiche ed istituzioni. «Da marzo 2017 scadrà l'ultima proroga degli ammortizzatori sociali per centinaia di lavoratori a Livorno che rimarranno senza reddito. Per cui la priorità immediata è trovare una soluzione per questi lavoratori». Ed ha ribadito l'urgenza di «istituire un reddito sociale minimo di almeno 1000 euro al mese per sostenere questi lavoratori e le loro famiglie». E rivendica con forza «la necessità di dare un lavoro a chi da troppo tempo ha perso il posto e sopravvive con gli ammortizzatori sociali». Intanto per il 20 gennaio al centro per l'impiego in via Galilei è previsto un incontro tra i lavoratori di Vertenza Livorno e l'assessore al lavoro della Regione Grieco.

## PIOMBINO

Polo demolizioni,  
l'impegno  
del ministro Pinotti:  
in arrivo le navi  
della Marina Militare

- PIOMBINO -

L'IMPEGNO del Governo è stato ribadito anche recentemente dal ministro della Difesa Roberta Pinotti che ha confermato l'invio a Piombino di alcune unità della Marina da demolire. Nei prossimi mesi dovrebbe prendere vita il polo demolizioni marittime. Un progetto da 14 milioni di euro, con prospettive occupazionali per circa 200 lavoratori oltre l'indotto. Il piano è portato avanti da Piombino Industrie Marittime (composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa nelle riparazioni e trasformazioni navali così come in progetti di nuove costruzioni e dalla livornese Fratelli Neri) è quello di iniziare a realizzare le infrastrutture nei primi mesi del 2017 e avviare le attività nella seconda metà dell'anno.

LE AREE (che verranno concesse a Pim per un periodo di 40 anni) oggetto della concessione hanno una superficie di 104.295 metri quadrati. La nuova infrastruttura partirà con l'attività garantita dall'accordo con il ministero della Difesa e la Marina militare per lo smantellamento di navi militari previsto dall'accordo di programma per l'area di crisi industriale complessa, ma proseguirà nei contatti con il mercato armatoriale privato per assicurarsi altre commesse. Ogni anno in tutto il mondo sono circa 1.000 le imbarcazioni di medie dimensioni che vengono avviate alla demolizione. Troppe sono smantellate nei Paesi del sud est asiatico con la pericolosa e inquinante tecnica dello «spiaggiamento».

## «Aferpi, risposte entro il 20 gennaio o sarà sciopero e manifestazione»

*I sindacati chiedono chiarezza su tutte le questioni irrisolte da tempo*

- PIOMBINO -

**GLI OPERAI** tornano in piazza. Se non ci saranno segnali di svolta nella situazione Aferpi verrà organizzata una manifestazione con sciopero davanti la portineria con la presenza dei segretari nazionali e provinciali dei sindacati metalmeccanici in cui sarà richiesta la partecipazione di tutto il territorio. Questa la decisione scaturita ieri sera al termine di una giornata di confronto tra le Rsu Aferpi e Piombino Logistics, riunitesi assieme alle segreterie provinciali di Fim, Fiom, Uilm e UglMet. Una riunione organizzata a seguito dello stato di agitazione proclamato lo scorso 21 di dicembre.

«IL TEMPO non è una variabile indipendente - affermano i rappresentanti sindacali - e considerando la siderurgia un elemento imprescindibile come richiamato dallo stesso accordo di programma che prevede anche la diversificazione economica e produttiva del territorio, abbiamo deciso che il 20 gennaio è il termine ultimo entro il quale ci debba essere la data certa di convocazione al ministero dello Sviluppo Economico con risposte concrete e certificate». I sindacati chiedono chiarezza su «continuità produttiva che il Governo dovrà garantire a prescindere. Copertura finanziaria del piano industriale».

«Da subito - spiegano i sindacati



### IN PIAZZA

I sindacati pronti ad una nuova stagione di proteste

- ci attiveremo per avere incontri con tutti i soggetti garanti dell'accordo: dal prefetto alle istituzioni a tutti i livelli compresi quelli locali e anche chiedendo un Consiglio Comunale aperto alle Rsu, con tutti i partiti politici e con l'Autorità rituale perché per il sindacato la Piombino Logistics

è, ad oggi, la sola titolata al carico e scarico del materiale siderurgico». «In merito alla questione del Tfr per il quale abbiamo già effettuato vari passaggi (commissario, prefetto) riteniamo inaccettabile che i lavoratori non siano ancora venuti in possesso di un loro diritto a causa dei continui rimpalli



### «Convocazione al ministero al più presto»

I sindacati: «Dopo questo percorso, se non ci sarà ancora la convocazione al ministero, con le risposte certe, il 20 gennaio o immediatamente dopo l'incontro in caso di convocazione, sarà organizzata una manifestazione con sciopero davanti la portineria».

burocratici e giudiziari. Pertanto chiediamo formalmente al ministero dello Sviluppo Economico e al ministero del Lavoro se ci sono realmente le condizioni per le quali il Tfr venga liquidato ai lavoratori e in caso affermativo sblocchino immediatamente il riparto destinato ai lavoratori.

m.p.

## Porto di Napoli, accesso auto rincari in vista

**N**apoli. L'anno nuovo inizia con la definizione di nuove regole per l'accesso delle autovetture nel porto di Napoli. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centrale ha stabilito nuovi criteri e promulgato la prima ordinanza dal suo insediamento al vertice dell'ente di governo dei porti di Napoli, Castellammare e Salerno. Dal primo gennaio di quest'anno, con un graduale percorso di adeguamento che si completerà a marzo, l'accesso è consentito solo a chi lavora e risiede nello

*segue in ultima pagina*

### Porto di Napoli

scalo partenopeo.

Com'è precisato nell'ordinanza ("La disciplina dell'accesso, circolazione e sosta dei veicoli nel porto di Napoli"), vengono individuate tre categorie di soggetti:

- lavoratori residenti stabili che mantengono la precedente disciplina: solo diritti di segreteria (25 euro)
- enti con saltuarie frequentazioni: 145 euro (IVA esclusa) più diritti di segreteria
- frequentatori esterni: 800 euro (IVA esclusa) più diritti di segreteria

«La disposizione si rende necessaria», spiega Pietro Spirito, per migliorare la viabilità interna al porto, per razionalizzare gli spazi che sono insufficienti e che devono essere destinati primariamente alle attività portuali. Le risorse derivanti dal pagamento dei corrispettivi degli accessi saranno destinate al miglioramento del sistema di informazioni alla clientela, passeggeri e merci».

L'economia del mare, lo scontro

## «Porto, infondate le proteste sulle nomine»

Spirito agli imprenditori: «Struttura ferma da dieci anni, i malumori non mi fermano»

**Antonino Pane**

«I dissidi sono il sale del confronto istituzionale, se servono a rimettere in moto una macchina, come quella del Porto di Napoli, che è ferma praticamente da dieci anni. Sarei piuttosto stupito di una adesione unanime su scelte che saranno di discontinuità e di trasformazione. Non cerco cori unanimi di consenso». Pietro Spirito, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale risponde ai dubbi sulle competenze del nuovo Comitato di gestione e alle dichiarazioni rese dall'imprenditore Antonio Palumbo, circa le illegalità che si consumano nel porto di Napoli.

«È chiaro che quando si muovono equilibri recessivi che da tempo si sono consolidati, verranno resistenze e mal di pancia. Se questo è il prezzo da pagare per rilanciare il sistema portuale campano, credo che sia proprio necessario pagarlo». Spirito sottolinea che le risposte alle questioni sollevate serviranno anche a comprendere i prossimi passi delle attività da parte dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. «Cominciamo - sottolinea - dalle nomine nel Comitato di Gestione: le designazioni sono giunte tutte in tempo utile, e per la quasi totalità corrispondono ai requisiti richiesti dalla legge. Resta un dubbio, che non mancherò di chiarire con le istituzioni preposte. Per il Comitato devono essere nominate persone che abbiano comprovate ed elevate competenze professionali, oltre che esperienza. Non è un sofisma del sottoscritto, è un dettato normativo».

E ora gli imprenditori che operano nel sistema portuale. «Ne ho incontrati molti dice Spirito - ed a tutti ho avuto modo di ribadire che il perseguimento della legalità e dell'ordine sono i due principi ai quali il ministro Delrio mi ha raccomandato di

informare la mia azione. Ho avviato una azione di revisione delle concessioni e dei piani di impresa. Ne darò conto alla pubblica opinione a lavoro completato, con i provvedimenti che assumerò».

Quindi lo specifico, la cantieristica. «Sulla cantieristica, ho intrapreso - aggiunge - un'azione di radicale revisione di un assetto che non corrisponde più, per evidenza dei fatti, a quanto era stato deciso nel 2001. È il tempo delle proposte, per dare a tutti i soggetti industriali opportunità di crescita e di sviluppo, in un quadro di armonia e di consenso. Poi, se non si addiverà ad un accordo tra le parti, prenderò decisioni conseguenti, a tutela del pubblico interesse. Stupisce piuttosto l'ansia di risolvere decennali conflitti nell'arco di pochi giorni. Ma va bene così: vedremo se arriveranno anche tempestivamente le risposte alle proposte di riassetto che ho già formulato. Ribadisco con forza che occorre guardare avanti. Il Porto di Napoli è stato abituato a ragionare nel passato decennio guidando l'automobile con l'occhio solo allo specchietto retrovisore, più per impedire che altri sorpassino invece di prospettare una rotta di crescita e di rilancio della competitività su scala globale. I risultati si vedono, e non sono confortanti per nessuno, soprattutto per la comunità territoriale che deve guardare al Porto come leva per lo sviluppo territoriale». E, infine, l'affondo. «Sulla legalità non sono disposto a prendere lezioni a nessuno. Innanzitutto perché, per radici familiari, sono abituato a considerare la legge un faro indispensabile per l'azione amministrativa ed economica. Lo sta poi a testimoniare la mia storia professionale, anche in contesti anche più difficili rispetto al Porto di Napoli. Chi volesse avere una testimonianza può leggere il mio recente libro "Trasportopoli. Cronache

dall'inferno Atac". Insomma, vengo da un severo allenamento alla legalità, ed ho maturato anticorpi che non consentono a nessuno di scherzare su questo aspetto. Sarò rigoroso ed inflessibile. L'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale - sottolinea Spirito - si doterà di un doppio meccanismo di controllo della legalità, a monte chiedendo collaborazione ad Anac per la definizione dei bandi di gara e per l'assegnazione delle concessioni, ed a valle con un protocollo di legalità la cui stesura è stata avviata con il Prefetto di Napoli, Gerardo Pantaloni. Saranno al fianco di tutte le istituzioni dello Stato preposte al controllo di legalità: dalle forze dell'ordine alla magistratura. La cooperazione con le istituzioni territoriali sarà l'altra matrice essenziale per ricucire il rapporto tra Porto e territorio: le città metropolitane di Napoli e di Salerno, accanto alla Regione Campania ed alla Capitaneria di Porto costituiranno un pacchetto di mischia che lavorerà assieme, in sintonia, per far recuperare al sistema portuale campano un ruolo da protagonisti. Non accadrà domattina. Ma nemmeno in tempo immemore».

Spirito risponde anche a Confapi. «Condivido l'invito della Confapi sulla apertura alla concorrenza nazionale ed internazionale quale leva per generare sviluppo: troppo spesso gli imprenditori l'hanno reclamata per poi accomodarsi dentro meccanismi concessori di natura monopolistica. In tutti i settori dell'economia portuale si tratterà di introdurre principi competitivi. Ciò vale in particolare per la logistica, che deve fare sistema tra porti e retroporti. In tale chiave verrà orientata la gara che sarà bandita per i collegamenti ferroviari tra porti di Napoli ed Interporti di Marcialise e di Noia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Porto, prime spine per Spirito le nomine non convincono

**L'economia del mare**

**Riserve dagli imprenditori  
Palumbo: «Qui continua  
a regnare l'illegalità»**

**Antonino Pane**

La composizione del Comitato di gestione, i risultati dei primi incontri tra il nuovo presidente e gli imprenditori, la consapevolezza che nulla si può fare con la bacchetta magica, stanno facendo emergere i primi dissidi nell'avvio della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. A un mese dall'insediamento del presidente Pietro Spirito e a pochi giorni dall'ufficializzazione dei nomi scelti per comporre il Comitato di gestione, emergono sempre più evidenti i dissapori.

Chi si aspettava esperti di comprovata esperienza al comando è rimasto profondamente deluso. Lo spirito della riforma, che voleva la politica da parte con la nomina tecnici di comprovata esperienza e professionalità nel settore, non pare essere stato rispettato appieno se lo stesso presidente ha dovuto sottolineare che i componenti del Comitato dovrebbero avere le stesse competenze che la legge richiede per chi presiede le nuove Autorità di sistema portuale. Ma i dissapori non riguardano solo la composizione del Comitato di gestione. Anche gli imprenditori cominciano a manifestare le loro perplessità.

Il primo che ha deciso di uscire allo scoperto è l'imprenditore Antonio Palumbo, il capo di un vero e proprio impero della cantieristica nel Mediterraneo, costretto a tro-



**Il presidente Pietro Spirito,  
al vertice dell'Autorità portuale**



**La Confapi  
«Lo scalo va gestito  
con criteri d'impresa  
capaci di creare  
sviluppo e occupazione»**

vare spazio in altri porti perché ribadisce «a Napoli vince sempre l'illegalità». Da Napoli a Messina ad Ancona a Malta, a Marsiglia e ora anche Tenerife, Antonio Palumbo gestisce cantieri e costruisce megayacht in tutto il Mediterraneo. Rompe il silenzio dopo un incontro avuto con il presidente Spirito. «Il presidente dice di guardare avanti più che al passato. Va bene. Il fatto è, però, che non sembra voler intervenire neanche sul presente. Le illegalità nel porto di Napoli sono sotto gli occhi di tutti,

ognigiorno, e ci saremmo aspettati un immediato ripristino delle regole. Invece non è successo nulla e, quello che è peggio, nulla crediamo che succederà». Antonio Palumbo è determinato nel continuare la sua battaglia. «Quello che accade nel porto di Napoli - sottolinea - non accade da nessuna parte. Qui non si va avanti con regole certe figlie della legalità. Ma con favori, occhi che non vedono, carte che non camminano. Ho detto a Spirito che c'è un bacino fantasma nel porto di Napoli che opera nella totale illegalità, ebbene l'unica risposta che ho avuto è che bisogna mettere mano al riordino della cantieristica perché le parti sono litigiose. Risposte vaghe. Le parti sono litigiose perché non si rispettano le regole, non si applica la legalità e la trasparenza».

Palumbo non si nasconde. «Il comparto della cantieristica è arrivato al collasso nel porto di Napoli. Lancio io questo allarme perché nonostante un legame indissolubile col porto della mia città, sono stato costretto ad investire altrove per produrre e ferire posti di lavoro. Mi auguro - ha aggiunto - che il presidente Spirito non si ripeta gli stessi errori degli ultimi 15 anni. Il porto di Napoli non si può permettere di perdere altro tempo. Non possiamo essere più prigionieri di chiacchiere, conflitti di interesse e complicità. Il porto per colpa di pochi è rimasto fermo».

Ma non solo cantieristica. La Confapi punta sulla logistica. «Bisogna restituire la competitività allo scalo napoletano lavorando, soprattutto, sul traffico container e sulle procedure di assegnazione delle concessioni per aprire a investitori nazionali e internazionali». Decisa presa di posizione di Antonella Giglio, vicepresidente Confapi Napoli. «Lo scalo napoletano - aggiunge - è la più grande azienda della regione e dev'essere gestita secondo criteri d'impresa che creino valore e occupazione. Napoli ha perso moltissimo in questi tre anni di commissariamento non solo sul fronte commerciale ma anche su quello cruises».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Agenzia lavoro, Taranto parte dopo la Befana

**Taranto.** **Autorità portuale** di Taranto si sta già adoperando (ma sarà un lavoro lungo) per la costituzione della nuova Agenzia che, a partire da quest'anno, si dovrà far carico della riqualificazione e rioccupazione del personale in esubero. Il 10 gennaio è stato convocato il comitato portuale che dovrà deliberare in merito all'Agenzia che a Taranto interessa i 520 addetti, attualmente in mobilità dopo la fine della cassa integrazione a dicembre, della società Taranto container terminal che da giugno 2015 è stata messa in liquidazione dai suoi azionisti tra cui la compagnia Evergreen. Anche se Taranto è ormai a tutti gli effetti, in base alla riforma, **Autorità portuale** di sistema del Mar Ionio con

*segue in ultima pagina*

### Agenzia lavoro

Sergio Prete presidente, sarà tuttavia il "vecchio" Comitato Portuale, rappresentativo di enti locali, sindacati e Camera di Commercio, e non il "nuovo" Comitato di Gestione previsto dalla riforma Delfino, ad occuparsi, almeno nella primissima fase, dell'Agenzia per il lavoro portuale. Questo perché Comune di Taranto e Regione Puglia non hanno ancora designato i loro rappresentanti nell'organo di gestione **Aut. Portuale**. L'agenzia dell'AdSP avrà una doppia sede, una a Taranto e l'altra a Gioia Tauro. I finanziamenti previsti sono 18,144 milioni quest'anno, 14,112 il prossimo e 8,064 nel 2019. All'Agenzia si applicano le stesse norme che disciplinano le agenzie di somministrazione, eccetto il finanziamento, che è pubblico, il personale avrà un'indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro e i lavoratori individuali devono accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi detenuti dall'ente. L'agenzia del lavoro per Taranto e Gioia Tauro è stata riapprovata dal governo a fine anno dopo la bocciatura della commissione bilancio della Camera.

Piazzale in condizioni precarie: un mezzo oscilla tra le buche

## Porto di Gioia Tauro, due nuovi incidenti

*Un carrello urtato da una gru in movimento*

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Torna prepotentemente alla ribalta il problema della sicurezza all'interno del porto di Gioia Tauro. Negli ultimi giorni si sono verificati due incidenti all'interno dell'area di piazzale dello scalo calabrese gestito dalla società Medcenter Container Terminal.

Per fortuna entrambi gli eventi non hanno provocato feriti gravi ma torna sotto i riflettori soprattutto la condizione del piazzale di lavorazione dei contenitori. Sembra che proprio per la situazione del piazzale sia stata la causa di uno dei due incidenti. Un dei carrelli, infatti, avrebbe pericolosamente oscillato andando a finire anche danneggiato. Il portuale a bordo avrebbe avuto ripercussioni alla schiena.

Le buche nel piazzale da tempo sono oggetto di segnalazione all'azienda terminali sta ma ancora il tutto non è stato risolto e soprattutto in alcune zone la situazione è preoccupante. Un altro incidente si è verificato sotto una delle grandi gru che lavorano le navi. Uno dei carrelli sarebbe stato urtato da una parte della gru in movimento.

Anche in questo caso panico ma per fortuna poche conseguenze per gli operai. Si ricorda che nei mesi scorsi si era verificato un altro

incidente con una nave che ha urtato violentemente con la banchina durante una fase di manovra dentro il canale portuale. In quel caso erano stati aperti anche alcuni procedimenti per verificare le responsabilità. Anche in questi ultimi casi saranno aperte le necessarie verifiche per le garanzie di sicurezza.<sup>3</sup>

ALFONSO NASO

## Capitaneria Olbia 56 abilitati al salvataggio

OLBIA – Nei giorni 13 14 e 15 dicembre si sono tenute ad Olbia le ultime sessioni d'esame dell'anno volte al conseguimento del certificato per i Marittimi Abilitati ai Mezzi di Salvataggio, necessario al fine di poter svolgere a bordo la mansione di ammaino e condotta dei mezzi di salvataggio in caso di emergenza, così come prescritto dalla normativa internazionale e recepito dalle vigenti leggi italiane. L'inaspettato numero di richieste d'esame ha impegnato la Capitaneria di Porto ad organizzare tre commissioni ogni giorno per tre giorni consecutivi per permettere a tutti gli istanti di sostenere l'esame. Alla fine delle prove sono stati 56 i nuovi abilitati, che potranno già da oggi inserire tra le proprie competenze questa nuova funzione, rendendosi più appetibili sul mercato del lavoro. Centrale è stato il lavoro svolto dalla Capitaneria di Porto in sinergia con i comandi di bordo delle navi che in questi giorni hanno scalato il porto di Olbia. Le Compagnie di Navigazione hanno infatti messo a disposizione 3 navi al giorno per lo svolgimento delle prove pratiche a testimonianza del forte interesse per l'aggiornamento e la professionalizzazione dei marittimi italiani.

In riva allo Stretto

## Proroga fino al 30 giugno

De Simone commissario Lo scenario dei prossimi mesi, per l' ancora attuale **Autorità portuale** di Messina -Milazzo, sembra ormai delineato. Se il Governo Gentiloni concederà i previsti sei mesi di proroga fino al 30 giugno 2017, accogliendo la proposta del ministro Delrio, l' attuale commissario, l' ex presidente Antonino De Simone pare destinato a rimanere in carica sino alla stessa data. L' attuale mandato di De Simone è stato conferito infatti con riserva d' estensione oltre la scadenza del 28 febbraio fino all' insediamento del presidente della nuova **Autorità** di Sistema. Vista l' esperienza quinquennale maturata da De Simone, e i tempi della procedura, la sua conferma da commissario sembra la soluzione più logica.

L' **Autorità portuale** rimarrà in vita così com' è fino al 30 giugno

## Gli ultimi sei mesi di autonomia

*Obiettivo: "sfruttare" la proroga per completare i processi in corso*

Sebastiano Caspanello Cosa riuscirà a fare l' **Autorità portuale** in quelli che, a meno di inattese novità, saranno i suoi ultimi sei mesi di autonomia? È questo il quesito che giocoforza ci si trova a porre, dopo la doppia notizia di sabato: la nomina del primo presidente dell' Authority "accorpata" di Messina e Gioia Tauro e la proroga di sei mesi, fino al 30 giugno, dell' esistenza dell' Authority autonoma di Messina e Milazzo. In entrambi i casi, si tratta di indicazioni del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, nel primo caso ai presidenti delle Regioni Sicilia e Calabria, nel secondo al premier Gentiloni, che con ogni probabilità non farà che prendere atto e accordare la proroga, per cui apparrebbe più che logica la conferma come commissario dell' ex presidente De Simone.

I prossimi sei mesi, dunque, saranno fondamentali per portare a termine o comunque imprimere la decisiva accelerazione ad una serie di procedimenti che vedono l' **Autorità portuale** protagonista. In cima alla lista c' è ovviamente il porto di Tremestieri, il cui cantiere è ormai ad un passo dal partire. Poi ci sono i bandi relativi alla cittadella fieristica, e al teatro in Fiera in particolare. Senza dimenticare un altro passaggio chiave, il Piano regolatore del porto e, quindi, il Patto per la Falce.

Questo nel futuro a brevissimo termine. Perché quello di media -lunga durata è già tracciato e non piace granché al capogruppo di Sicilia Futura all' Ars, Beppe Picciolo: Tutte le preoccupazioni e le perplessità che avevamo manifestato più volte sul destino della autonomia della Authority messinese e milazzese si stanno oggi appalesando! Al di là delle indiscusse qualità degli uomini preposti al vertice - specifica Picciolo - contestiamo il metodo utilizzato per queste scelte e lo scarso coinvolgimento preventivo delle istituzioni regionali. Mi auguro che il presidente Crocetta possa e voglia dare seguito a quanto ripetutamente preannunciato sulla rivendicazione della nostra autonomia gestionale **portuale** e sulla necessità di pari trattamento rispetto alle realtà di Napoli e Salerno. Picciolo e il suo gruppo chiederanno al presidente una sua precisa presa di posizione, se è il caso anche invia amministrativa, che possa finalmente fare chiarezza e fare capire ai territori interessati che non ci saranno più atti, sia pure di competenza ministeriale, che potranno essere calati passivamente dall' alto. Siamo certi comunque che anche questa volta la ragionevolezza del Governo centrale prevorrà evitando i soliti due

pesi e due misure cui tristemente e, purtroppo, "sempre con il cappello in mano" siamo stati da tempo abituati.<sup>3</sup>

SEBASTIANO CASPANELLO

## Attualità: gli "spunti" del cronista - MessinaOra.it

Attualità: gli "spunti" del cronista 8 gennaio 2017 di Gianfranco Pensavalli - Enzo Garofalo, messinese, deputato, figlio di un noto gestore di autosalone e di un marchio automobilistico, esulta perché l'ammiraglio Antonino De Simone resterà commissario **Autorità Portuale** Messina-Milazzo fino a giugno e, quindi, la proroga per l'**Autorità** di sistema portuale sarà di altri tre mesi. Sì, il designato è Alberto Rossi, a **Palermo** andrà Pasqualino Monti e a Catania Andrea Annunziata ma è una vittoria. Lo stesso Garofalo è pronto a sfidare l'Enac per l'Aeroporto del Mela e l'economista Michele Limosani, già vice presidente alla Sogas -Aeroporto dello stretto, invita alla riflessione sugli euro dell'indiano. Appena insediato il nuovo arcivescovo Accolla ha detto che non gli importa un accidente del passato, di La Piana, dei pedofili in Curia e dei denari sottratti ai bisognosi. "Non posso dare giudizi su cose che non conosco né di gettare fango sulle persone". Pure lui dopo i commissari Raspanti e Papa. Il cronista gli chiederà anche degli strani rapporti dei Padri Rogazionisti e l'associazione Giovanni Paolo II, che è riconducibile a quel Nino Micall, che ha il 2% dell'Acr Messina, ha posto il veto alla cessione di qualsiasi quota societaria a Proto ed è accusato di aver "riciclato" tantissimi euro di padri che volevan far giocare i figli a Messina. Dalla Jonca riecco Cateno De Luca, detto er mutanda, autocandidatosi a sindaco di Messina e in attesa della sentenza sul sacco di Fiumedinisi del 7 febbraio : vorrebbe che Furci, Sant' Alessio e Santa Teresa di Riva si accorpessero e diventassero Costa del Sole. Partecipa alla discussione. Commenta l'articolo su [Messinaora.it](http://Messinaora.it) TAGS.

*GIANFRANCO PENSAVALLI*

## Migranti, al porto di Augusta il record di arrivi nel 2016

Roma - Augusta è stato il porto da record per lo sbarco dei migranti in Italia e probabilmente in Europa nel 2016.



Roma - Augusta è stato il porto da record per lo sbarco dei migranti in Italia e probabilmente in Europa nel 2016. In totale 219 soccorsi, per 26 mila 191 migranti (19.362 uomini, 3.398 donne e 3.431 minori, di cui 2.330 non accompagnati) arrivati. **Il Gruppo interforze di contrasto all'immigrazione clandestina della Procura di Siracusa ha posto in stato di fermo 217 persone** (50 del Gambia, 30 dell'Egitto, 31 del Senegal, 17 dell'Ucraina, 16 della Nigeria, 10 del Marocco, 8 del Ghana, 7 del Sudan, 8 della Costa D'Avorio, 4 della Libia, 4 della Somalia, 4 del Camerun, 5 della Tunisia, 8 della Guinea, 3 della Siria, 3 del Mali, 2 dell'Etiopia, 2 della Russia, 1 del Ciad, 1 della Guinea Konakry, 1 dell'Eritrea, 1 della Liberia, 1 dell'Iran e 1 del Togo). Si tratta di quasi uno scafista per gommone soccorso, al 25 dicembre scorso. Oltre a 75 cadaveri e un aborto al quinto mese di una ragazza somala.

**Quattro i migranti deceduti successivamente in ospedale; una bambina iraniana, rianimata e ospedalizzata.** In totale sette barche a vela e un peschereccio sequestrati. Il Gruppo interforze di contrasto all'immigrazione clandestina ha già fermato i primi tre presunti scafisti del 2017: si tratta dei gambiani Seho Traore, di 19 anni e del ventenne Demba Kontey e di Fay Malik, di 23 anni, accusati di aver condotto due dei tre gommoni con oltre 250 persone partiti da una spiaggia vicino Tripoli nella notte tra il 2 e il 3 gennaio scorso, e poi soccorsi dalla nave Aquarius dell'organizzazione umanitaria italo-franco-tedesca Sos Mediterranee che opera insieme con Medici senza frontiere, dalla nave Gregoretti della Marina militare italiana e una motovedetta della Guardia costiera. **La nave dell'organizzazione umanitaria è attraccata mercoledì al porto di Augusta con 378 tra uomini, donne e minori, 12 con i genitori, 38 da soli.**

GRUPPO INTERFORZE. Gli extracomunitari soccorsi avrebbero pagato mille dinari libici per affrontare il viaggio: nell'ultimo anno 217 persone bloccate dagli investigatori

## Sbarchi di migranti ad Augusta: fermati tre giovani scafisti

OOO Hanno 19, 20 e 23 anni e provengo da Gambia e Senegal i primi tre presunti scafisti del nuovo anno arrestati ieri dal Gruppo interforze di contrasto dell'immigrazione clandestina della procura di Siracusa che, nel 2016, ne ha fermato in tutto 217. Si tratta dei gambiani Seho Traore, di 19 anni contrassegnato con il numero 374 e del ventenne Demba Kontey e di Fay Malik, di 23 anni, accusati di aver condotto due dei tre gommoni con oltre 250 persone partiti da una spiaggia libica vicino Tripoli nella notte tra il 2 e il 3 gennaio scorso. E poi soccorsi dalla nave Aquarius dell'organizzazione umanitaria italo-franco-tedesca Sos Mediterranee che opera insieme con Medici senza frontiere, dalla nave Gregoretti della Marina militare italiana e una motovedetta della Guardia costiera.

La nave dell'organizzazione umanitaria è attraccata mercoledì al porto di Augusta con 378 tra uomini, donne e minori, 12 con i genitori, 38 da soli, che sono apparsi stanchi e infreddoliti, ma anche molto provati per le condizioni in cui sono stati tenuti in Libia.

Agli uomini del Gicic, al comando del sostituto commissario Carlo Parini i migranti, hanno raccontato di aver pagato circa 1000 dinari libici ciascuno per poter affrontare il viaggio e

di essere stati rinchiusi in un capannone, che sembrava più una prigione, per un periodo più lungo del solito. I tre presunti scafisti, fermati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina si trovano nel carcere di Cavadonna a Siracusa, a disposizione della magistratura siracusana che, grazie al continuo lavoro del Gicic, nel 2016 ha posto in stato di fermo 217 persone (50 del Gambia, 30 dell'Egitto, 31 del Senegal, 17 dell'Ucraina, 16 della Nigeria, 10 del Marocco, 8 del Ghana, 7 del Sudan, 8 della Costa D'Avorio, 4 della Libia, 4 della Somalia, 4 del Camerun, 5 della Tunisia, 8 della Guinea, 3 della Siria, 3 del Mali, 2 dell'Etiopia, 2 della Russia, 1 del Ciad, 1 della Guinea Konakry, 1 dell'Eritrea, 1 della Liberia, 1 dell'Iran e 1 del Togo). Si tratta di quasi uno scafista per gommone soccorso, al 25 dicembre 2016 sono state infatti 219 le carrette del mare soccorse, con 26191 migranti (19362 uomini, 3398 donne e 3431 minori, di cui 2330 non accompagnati) approdati al porto megarese. Oltre a 75 cadaveri e un 1 feto abortivo di 5 mesi da ragazza somala.

## - segue

---

E i continui sbarchi che nel 2016 hanno interessato, più di ogni altro porto in Europa, lo scalo megarese hanno più volte suscitato le lamentele degli operatori portuali per la difficoltà ad utilizzare le banchine commerciali. Per questo Pippo Zappulla, parlamentare del Pd e componente della commissione Lavoro della Camera ha scritto di nuovo al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. La solidarietà, l'accoglienza, la sensibilità umana e istituzionale è una cosa e va garantita, -ha detto- bloccare le attività portuali è altro. Chiedo al ministro di fare il punto e urgentemente sull'intera vicenda che riguarda il porto. Dando risposte però anche sulla nuova Autorità portuale di sistema che accorpa Augusta e Catania e su cui di nuovo è calato il silenzio. La scelta del ministro di una fase transitoria garantita dal commissario per consentire la chiusura dei bilanci 2016 delle rispettive vecchie autorità - ha proseguito Zappulla- ha un senso se si procede e celermente alla nomina del presidente e alla normalizzazione degli organismi. Chiedo al ministro di valutare con la giusta e doverosa attenzione le professionalità presenti nel territorio e in Sicilia perché insistono, profili, competenze e professionalità all'altezza del compito ad Augusta, nella provincia e in Sicilia e non si comprende la ragione di una scelta diversa. (\*CESA\*)

## FVG: Porto Monfalcone. Serracchiani, con sindaco Cisint obiettivi comuni

(FERPRESS) – Trieste, 5 GEN- “Condivisione e sinergia” su molti aspetti, quali le prospettive del Porto di Monfalcone e il ruolo di

Fincantieri, senza tuttavia nascondere una differenza di vedute su altre questioni, con comunque “una sincera volontà di collaborare”.

E’ la sintesi fatta dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, al termine dell’odierna riunione, a

Trieste, con Anna Maria Cisint, sindaco del Comune di Monfalcone da novembre dell’anno scorso.

“In questo primo incontro abbiamo affrontato tutti i temi che riguardano la città di Monfalcone”, ha commentato Serracchiani, sottolineando come le due Amministrazioni, quella regionale e quella comunale, stiano lavorando per il raggiungimento degli stessi obiettivi. “Penso ad esempio al Porto di Monfalcone e alla sinergia con lo scalo di Trieste, ma anche ad alcune questioni sollevate dal sindaco, come ad esempio i dragaggi e l’importanza di affrettare l’escavo nella zona portuale, dove la Regione è assolutamente disponibile a fare la sua parte”.

Cisint ha infatti ringraziato la Giunta regionale e in particolare gli assessori alle Infrastrutture, Mariagrazia Santoro, e all’Ambiente, Sara Vito, per lo stanziamento regionale relativo alle opere a favore della navigabilità, in particolare del Canale Est Ovest. Ma la Regione ha predisposto già da tempo anche proposte concrete su viabilità e posteggi che rispondono pienamente al desiderio dell’Amministrazione comunale di migliorare le infrastrutture vitali per la città e le sue attività industriali.

Di fondamentale importanza, inoltre, gli aspetti legati alla legalità e al lavoro, con in entrambi i casi il ruolo centrale di Fincantieri. A questo proposito Serracchiani ha espresso l’auspicio – e si è detta pronta ad intercedere – affinché il nuovo ministro dell’Interno, Marco Minniti, prosegua il lavoro iniziato dal predecessore Angelino Alfano finalizzato alla firma del Protocollo di legalità con l’Azienda che include, chiaramente, anche lo stabilimento di Monfalcone.

“Per quanto riguarda Fincantieri – ha poi aggiunto Serracchiani – è importante che il sistema degli appalti, visto anche il nuovo

Codice in materia, dia importanza alla creazione di posti di lavoro in loco”. Si tratta, è emerso durante l’incontro, di un orientamento fortemente sostenuto anche dal sindaco di Monfalcone Cisint.

## ■ PREVENZIONE

### Sicurezza sui traghetti asse Genova-Tunisia

FREGATTI e INDICE >>> 3

L'INTELLIGENCE FA RAFFORZARE I CONTROLLI PER PREVENIRE GESTI DIMOSTRATIVI

# Allerta sulle navi per Genova «Ma i nostri 007 collaborano»

Parla il console tunisino, sotto protezione dopo minacce jihadiste

## IL COLLOQUIO

TOMMASO FREGATTI  
MATTEO INDICE

**GENOVA.** La prima risposta è quella tipica d'un diplomatico: «Ci sono molti operatori che lavorano per la prevenzione al porto de La Goulette (lo scalo di Tunisi, ndr), che hanno come obiettivo prioritario la sicurezza nazionale nostra e dei paesi verso i quali partono le navi, e ovviamente quella delle traversate».

Nasr Ben Soltana ha 48 anni, è il console tunisino a Genova e sa che il suo ruolo gli permette di spingersi fino a un certo punto: «Questo è il mio modo di rispondere sull'esistenza d'informazioni che indicano le navi per il capoluogo ligure potenziale bersaglio di gesti dimostrativi. Aggiungo che è dovere e responsabilità dei servizi segreti curare lo scambio, i ministeri dell'Interno sono in contatto e ogni aggiornamento viene fornita alle autorità liguri per rendere la situazione migliore. Non dobbiamo dimenticare che gli attacchi possono verificarsi anche dove le forze dell'ordine sono attente: i terroristi non colpiscono per diletto, ma perché credono in quello che fanno e

sono disposti a morire».

### Le nuove informazioni

Ben Soltana è in Liguria da oltre un anno, in una delle rappresentanze diplomatiche più importanti d'Italia. Genova è infatti connessa alla Tunisia con una serie di traghetti che trasportano quasi ogni giorno migliaia di persone da e per il Nordafrica. «Il collegamento conferma una qualificata fonte del Viminale al Secolo XIX - è stato indicato da recenti e condivise notizie d'intelligence come obiettivo sensibile, teorico bersaglio di gesti dimostrativi commessi da fondamentalisti. Magari non un attentato nell'accezione in cui siamo abituati a concepirlo, con vittime, ma un blitz eclatante per attirare l'attenzione».

Ben Soltana resta su ragionamenti più generici, senza smentire: «Le autorità del porto di Genova conoscono bene sia la situazione complessiva che i pericoli specifici, e credo stiano lavorando molto bene. A livello consolare il nostro compito è di rendere più facili le procedure, e più confortevoli i viaggi, per chi dall'Italia va in Tunisia e per coloro che dalla Tunisia tornano qui. Sosteniamo ogni sforzo della polizia di frontiera, delle Dogane, della Digos, della guardia di finanza e dei carabinieri per

scongiorare rischi sia in situazioni di normalità che di anomalità».

Non è esattamente digiuno di approfondimenti sul terrorismo di matrice islamista, e nel capoluogo ligure vive sotto protezione della polizia: alloggio sorvegliato, spostamenti preceduti spesso da "bonifiche" ad opera degli artificieri e non si tratta d'un dispositivo di routine. Il suo nome era infatti uno dei 50 inseriti in un documento manoscritto rinvenuto nel covo d'un gruppo di jihadisti uccisi, secondo le notizie fornite da

alcuni giornali nordafricani, nei mesi scorsi da forze di sicurezza algerine al confine tra Algeria e Tunisia.

### La lista dei bersagli

Si trattava di un elenco di personalità politico-istituzionali da eliminare, di cui l'Italia è stata messa a conoscenza ed è così scattata la sorveglianza. «Sono rimasto sorpreso - spiega - nel ritrovarmi in quella lista: non appartengo a partiti e non mi reputo così importante. E ci tengo a ribadire che la Tunisia ha bisogno di cooperazione e sviluppo, non d'essere accostata sempre e solo al terrorismo. Necessitiamo della collaborazione dei paesi amici, come l'Italia, per completare la transizione democratica.

- segue

Economia sana che può spingerci verso maggiori garanzie. E, a proposito di mare, la crescita delle nazioni che si affacciano sul Mediterraneo dovrebbe essere una priorità per tutti».

In Liguria vivono 3.520 tunisini con regolare permesso di soggiorno, 1.343 censiti nel Comune di Genova. Uno di loro, l'imam Mohamaed Naji, è indagato da sei mesi per associazione con finalità di terrorismo, accusato d'essere un predicatore estremista in contatto con altri fanatici: «Una persona su migliaia non significa niente, l'emergenza non deve omologare tutti». È il medesimo assunto da cui parte per commentare l'accelerazione dell'esecutivo italiano sulla (ri)nascita dei Cie e sulle espulsioni degli immigrati irregolari dopo la sparatoria a Milano in cui è morto l'attentatore di Berlino Anis Amri (tunisino che sparì dall'Italia dopo una mancata espulsione, materializzandosi in Germania): «I terroristi vanno arrestati, l'immigrazione illegale distinta da quella legale. E per colpa dei fuorilegge non possono essere colpite persone che vivono e lavorano regolarmente. Noi siamo qui per garantire i diritti dei tunisini che si comportano in modo corretto e per collaborare alla sicurezza dei luoghi in cui viviamo». Condividendo, evidentemente, pure i report più delicati sui potenziali pericoli a bordo dei traghetti.

fregatti@ilsecoloxix.it

indice@ilsecoloxix.it

© BY NC ND A. CLN I DIRITTI RISERVATI

LA COLLABORAZIONE

***I ministeri dell'Interno sono in contatto e ogni aggiornamento viene fornito alle autorità liguri***

IL MONITO

***Bisogna tenere distinte l'immigrazione illegale e legale***

**NASR BEN SOLTANA**  
console tunisino a Genova



Controlli di polizia ed esercito nel porto di Genova dopo l'attracco di un traghetti proveniente dalla Tunisia

# Informazioni Marittime

---

## Marina d'Arechi si presenta al London Boat Show



Marina d'Arechi sbarca a Londra. E lo fa a poche settimane dal completamento delle opere a mare che segna la [nascita del più grande porto turistico del Sud Italia](#). Il nuovo scalo è stato presentato in anteprima al London Boat Show che è in corso di svolgimento nei Docklands di Londra. E la presentazione è coincisa con l'ufficializzazione di un accordo di collaborazione commerciale con **Camper & Nicholsons Marinas (CNM)** che fornirà al management di Marina d'Arechi (che entra così a far parte del 1782 Club di CNM) un supporto diretto nelle attività di marketing internazionale.

Camper & Nicholsons è – come noto – gruppo leader nella grande nautica e in particolare nel mercato dei maxi yacht con una presenza qualificata nel mercato della compravendita, del noleggio, della gestione della più consistente flotta mondiale di grandi imbarcazioni da diporto, ma anche in parallelo, nel marketing internazionale delle strutture recettive per queste barche, assurgendo a vero e proprio marchio di qualità per i porti turistici.

E non è un caso che a tenere a battesimo il porto ideato, progettato, realizzato e gestito dal gruppo Gallozzi di Salerno, sia la capitale del Regno Unito. Proprio il gruppo Gallozzi vanta vere e proprie radici in Gran Bretagna: il suo fondatore, [Giuseppe Joe Gallozzi \(scomparso nel 1991\)](#), padre di **Agostino Gallozzi** (al centro nella foto in home page), oggi chairman del gruppo e presidente anche di Marina d'Arechi, era stato insignito nel 1984 del titolo di Baronetto della Corona britannica per il contributo eccezionale dato allo sviluppo dei traffici marittimi e del commercio fra Italia e Gran Bretagna.

politica

## Rada San Francesco: il documento di CMdB sul rinnovo della concessione

Sul rinnovo della concessione. Non è pacifico che la concessione per la Rada San Francesco, in scadenza il marzo venturo, debba necessariamente essere nuovamente bandita. Diverse soluzioni avanzate, tra le quali l'apertura del terzo scivolo di Tremestieri e lo spostamento al molo Norimberga, stante anche l'imminente inizio dei lavori per la nuova via Don Blasco, consentirebbero infatti una nuova destinazione per la rada. Nel tempo di conclusione dei lavori, la rada potrebbe comunque essere impiegata mediante meccanismi di locazione degli spazi su base giornaliera. L'area liberata si inserirebbe nel tanto agognato piano di recupero del waterfront che, nonostante l'apprezzato sforzo dell'amministrazione comunale che ha già prodotto alcuni tangibili risultati, continua ad essere frammentato e limitato. In particolare l'area in questione avrebbe il grande pregio di ricongiungersi a nord al lungomare del Ringo e a sud all'area fieristica, ancora chiusa da lucchetti e cancellate. Qualora l'Autorità Portuale dovesse ostinatamente proseguire nella sua idea di nuovo bando, i seguenti punti fermi vengono formulati. - Sulla redazione della nuova concessione. Per garantire la più ampia condivisione della nuova concessione con gli organismi territoriali, si chiede che il disciplinare di gara venga scritto dall'Autorità Portuale insieme al Comune di Messina e alla Città Metropolitana di Messina. Il passaggio finale in Comitato Portuale infatti ha generalmente più il senso di una ratifica formale a valle di un lavoro già fatto. Inoltre l'ampiezza del Comitato, il coinvolgimento di numerosi enti non interessanti nonché delle compagnie di navigazione direttamente coinvolte non garantirebbero il giusto equilibrio delle forze e un'adeguata imparzialità. - Sui termini della nuova concessione. La durata della nuova concessione non può e non deve essere condizionata alla realizzazione del nuovo porto. Tale condizione innescherebbe inevitabilmente un pericoloso conflitto d'interessi con gli armatori che trarrebbero beneficio dal prolungarsi dei tempi di realizzazione delle opere. In Italia le opere pubbliche sono malate di burocrazia e inefficienza che spesso decuplicano i tempi di capitolato e la paventata condizione rischierebbe di allungarli ulteriormente, oltre ad ingenerare inevitabili sospetti ad ogni ritardo. Una soluzione potrebbe essere quella di prevedere un canone concessorio a tariffazione crescente, in modo da rendere vantaggioso un

## - segue

---

rapido trasferimento a nuovo porto.- Sulle sanzioni da prevedere nella nuova concessione. Il nuovo bando dovrà necessariamente prevedere, oltre alla limitazione per i TIR, anche le misure punitive che la compagnia aggiudicataria dovrà subire, qualora inadempiente. È assurdo che la sistematica violazione di una concessione dell' Autorità Portuale, stante peraltro la responsabilità di controllo della Capitaneria di Porto, debba sortire come unico effetto qualche multa ai trasportatori della Polizia Municipale, il cui sforzo è comunque apprezzato, e nulla alle compagnie di navigazione. La compagnia aggiudicataria dovrà essere sanzionata per ogni TIR non autorizzato indebitamente trasportato e l' autorità marittima dovrà provvedere a comminare le multe.- Sulla tariffazione agevolata. Le compagnie armatrici hanno da sempre dimostrato, nello Stretto, di non intendere acconsentire ad inserire nei loro piani tariffari biglietti agevolati per i residenti. Sulla base della corposa documentazione in termini di Giurisprudenza sulla continuità territoriale, l' Autorità Portuale ha la possibilità di inserire nel disciplinare di gara un requisito minimo di partecipazione che imponga alle compagnie concorrenti di prevedere una tariffazione agevolata per i residenti delle due aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria.- Sul perdurare delle violazioni dei termini di concessione. La concessione in scadenza a Marzo p.v. è stata ripetutamente violata in merito alla impossibilità di traghettare mezzi pesanti se non "per comprovata inagibilità del porto di Tremestieri". Tale violazione è stata fatta sulle spalle dei cittadini che hanno dovuto subire gli effetti impuniti in termini di polveri sottili inquinanti, rumore, usura del manto stradale e, non ultimo, rischio per la pubblica incolumità. Numerose ordinanze di limitazione viaria stanno nascendo in tutta Europa in questi giorni e possono essere prese come modello dalle amministrazioni cittadine.- Sull' unitarietà della concessione. La concessione, da sempre considerata come indivisibile, può essere invece formulata in modo da garantire l' accesso a due compagnie indipendenti. Questo per garantire l' interruzione del monopolio in atto e di conseguenza una migliore offerta all' utenza.- Sulla cartellonistica viaria. L' assemblea invita le amministrazioni tutte, ognuna per la propria competenza, a garantire una più equa cartellonistica che inviti gli automobilisti in transito per lo Stretto ad indirizzarsi verso i vettori più prossimi.- Sulla presenza delle Istituzioni all' Assemblea Popolare. L' assemblea registra con grande delusione l' assenza delle istituzioni invitate, ad eccezione del Comune di Messina. Tale assenza conferma la sordità e la lontananza di enti come l' Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto che pretendono di perseverare nelle loro linee di governo autoritario, snobbando e mortificando i momenti di incontro con i cittadini. Sono intervenuti, in ordine: Sebastiano Pino - Assessore del Comune di Messina, Vittoria Faranda e Valeria Grimaldi - portavoce Cambiamo Messina dal Basso, Piero Idone - Legambiente Villa San Giovanni, Antonio De Luca - Meetup Grilli dello Stretto, Michele Barresi - Comitato 9 Aprile, Enrica Carnazza, Alfredo Crupi - Rifondazione Comunista, Renato Coletta consigliere IV Circoscrizione, Filippo Cucinotta, Ivana Risitano - Consigliera comunale CMdB, Antonietta Mondello Signorino - Italia Nostra, Enzo Bertuccelli - CUB, Valerio Perugini, Nicola Marabello, Giovanni Cianciafara, Marco Oriolesi, Gaetano Cacciola - Vicesindaco del Comune di Messina, Renato Accorinti - Sindaco del Comune di Messina.

IN RIPRESA IL SETTORE RINFUSE, GLI OPERATORI: «IL PEGGIO È PASSATO»

# Flotta mondiale, i greci ancora primi

Ma la crisi colpisce gli armatori: le navi tedesche perdono il 30% del valore

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Primi, ancora una volta. Ma in un anno, i greci, hanno perso il 12% del valore della flotta.

È l'effetto della crisi che ha colpito duramente anche la Germania: le portacontainer tedesche hanno perso il 30% del loro valore. Il Giappone invece si è difeso meglio e perdendo solo l'1%, si conferma seconda forza mondiale nel valore delle navi, a poca distanza da Arne. Nella classifica delle super potenze del mare, la Cina grazie alla flotta portacontainer con più valore al mondo, è in terza posizione. Chiude decima l'Inghilterra. I valori contenuti nel report scritto da VesselsValue, hanno cambiato gli equilibri, grazie anche alla mini ripresa delle rinfuse. Il 2016 è infatti andato meglio rispetto agli anni orribili vissuti dal mercato. Grazie alle acquisizioni a prezzi di saldo, gli asset delle tre maggiori flotte di bulker al mondo (Grecia, Cina e Giappone), è aumentato di 4 miliardi. Nel settore delle rinfuse però «il peggio sembra essere passato». Ne sono con-



La flotta greca è ancora prima al mondo per valore

vinti anche diversi operatori che si sono riuniti a Londra. La domanda industriale dovrebbe crescere nel 2017 e la Cina dovrebbe tornare a trainare il settore: «Non ci sarà una prospettiva clamorosa nel 2017 - dicono gli analisti - ma ora la situazione è più stabile rispetto al passato». Il Baltic Exchange è tornato alla fine del 2016, ai massimi da due anni e ora «vediamo finalmente la luce in fondo al tunnel». Le rinfuse sono state attraversate da una crisi profonda che ha fatto pulizia del settore e tolto eccesso di stiva dal mercato. Lo stesso schema che ora in piena bufera, sta mettendo in pratica il settore container. «Serviranno però ancora otto mesi di rate di nolo alte per capire veramente se il 2017 sarà l'anno della vera ripresa» sentenziano da Diana Shipping. Il pericolo più grande si chiama speculazione: con i valori così bassi, anche gli ordini di nuove navi potrebbero impennarsi. Ma pochi ne trarrebbero vantaggio e il settore ripiomberebbe in crisi: per questo gli armatori ripetono «Il mondo non ha bisogno di altre portarinfuse».

# The Medi Telegraph

---

## Anversa, Jacques Vandermeiren nuovo Ceo della Port

### Authority

Anversa - Il nuovo numero uno è stato Ceo dell'operatore Elia dove ha ricoperto diverse posizioni manageriali dal 2001.



Anversa - Jacques Vandermeiren è il nuovo Chief Executive Officer e presidente dell'Executive Committee della Port Authority di Anversa. **L'incarico è partito il primo gennaio. Vandermeiren è stato Ceo dell'operatore Elia dove ha ricoperto diverse posizioni manageriali dal 2001.**

# The Medi Telegraph

---

## Valencia, pianificati investimenti per 233 milioni

### di euro

Genova - Trentacinque milioni saranno dedicati alla realizzazione di nuove banchine e investimenti nella logistica. Miglioreranno anche i link stradali e ferroviari.



Genova - La Port Authority di Valencia (APV) ha pianificato investimento per più di 233 milioni di euro - **Sagunto, Valencia e Gandia** - nei prossimi tre anni. L'annuncio è stato dato nell'ambito del **piano di sviluppo sino al 2020**. Trentacinque milioni saranno investiti nel porto di Valencia: nuove banchine e investimenti nella logistica. **È previsto anche un potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari.**

# Informatore Navale

---

## Londra tiene a battesimo il porto di Marina d'Arechi, siglato un accordo commerciale con Camper & Nicholson Marinas



**Presentato in anteprima al London Boat Show lo scalo turistico appena completato a Salerno**

Londra, 6 gennaio 2017 – Marina d'Arechi sbarca a Londra. E lo fa a poche settimane dal completamento delle opere a mare che segna la nascita del più grande porto turistico del Sud Italia.

Il nuovo porto è stato presentato in anteprima al London Boat Show che è in corso di svolgimento nei Docklands di Londra. E la presentazione è coincisa con l'ufficializzazione di un accordo di collaborazione commerciale con Camper & Nicholson Marinas (CNM) che fornirà al management di Marina d'Arechi (che entra così a far parte del 1782 Club di CNM) un supporto diretto nelle attività di marketing internazionale. Camper & Nicholson è – come noto – gruppo leader nella grande nautica e in particolare nel mercato dei maxi yacht con una presenza qualificata nel mercato della compravendita, del noleggio, della gestione della più consistente flotta mondiale di grandi imbarcazioni da diporto, ma anche in parallelo, nel marketing internazionale delle strutture recettive per queste barche, assicurando a vero e proprio marchio di qualità per i porti turistici.

E non è un caso che a tenere a battesimo il porto ideato, progettato, realizzato e gestito dal gruppo Gallozzi di Salerno, sia la capitale del Regno Unito. Proprio il gruppo Gallozzi vanta vere e proprie radici in Gran Bretagna: il suo fondatore, Giuseppe Joe Gallozzi (scomparso nel 1991), padre di Agostino Gallozzi, oggi chairman del gruppo e presidente anche di Marina d'Arechi, era stato insignito nel 1984 del titolo di Baronetto della Corona britannica per il contributo eccezionale dato allo sviluppo dei traffici marittimi e del commercio fra Italia e Gran Bretagna.

Per il gruppo Gallozzi, che ha tenuto vive le sue relazioni con Londra e l'Inghilterra, si tratta quindi di un vero e proprio ritorno a casa oltre che di una importante missione di marketing in un mercato, quello inglese, che guarda con crescente interesse alle infrastrutture nautiche di valore in Mediterraneo.

Il porto di Marina d'Arechi si presenta al London Boat Show con un biglietto da visita colmo di record: è il più grande (con i suoi 340.000 metri quadri specchi acquei messi a disposizione dei diportisti), il più moderno per qualità dei servizi e per gli standard di sicurezza, ma specialmente il più "blue" del Mediterraneo per la cura assoluta dell'ambiente nell'utilizzo di materiali naturali, a partire dalla diga sovra-flutto, tutta in roccia tipica della costiera salernitana, ai pontili rigorosamente in legno riciclato, all'arredamento eco-sostenibile e ai sistemi di riciclo dei rifiuti.

Marina d'Arechi, ha completato da poco più di due settimane tutte le opere a mare del porto contraddistinto da una scelta architettonica di fondo: quella di essere un'isola della nautica collegata alla terra ferma da un ponte.

Con oltre 120 milioni di euro di investimenti privati (80 dei quali concentrati nella realizzazione della struttura a mare), Marina d'Arechi si connota come una delle più importanti strutture turistiche realizzate nel Mezzogiorno. Frutto dell'iniziativa lanciata come idea nel 2000 da uno dei più attivi gruppi imprenditoriali del Mezzogiorno, il Gruppo Gallozzi di Salerno che ne è l'azionista di maggioranza con il 68% (Invitalia detiene il 32%), il nuovo porto turistico è stato realizzato interamente in finanza di progetto.

## - segue

---

Forte degli ulteriori 270 posti per barche da 14 a 35 metri della nuova "spina-pontile" e della nuova area per mega yacht e navi da diporto, è in grado ora di attuare una politica commerciale aggressiva sia sul mercato italiano che su quello internazionale, "vendendo" una posizione geografica unica a poche ore di navigazione dalle più affascinanti mete mediterranee del turismo nautico (Capri, Ischia, Amalfi, Ravello, Positano e il Cilento).

### Marina d'Arechi in cifre

Totale ormeggi disponibili 945 di cui:

599 per imbarcazioni comprese tra gli 8 mt. e 15 mt.

265 per imbarcazioni comprese tra i 16 mt. e 24 mt.

81 per navi maggiori di 25 mt.

85% il tasso d'occupazione registrato nell'estate 2016 pari all'85%

120 milioni di investimento in project finance