



## Dai Porti:

### Trieste:

"...Porti: Trieste, i capannoni Wartsila..."(Ansa, The MediTelegraph)

"...Porti: Trieste, serve patto territoriale..." (Ansa)

"...Grandi navi: ricorso al Tar..."

(Ansa, VeneziaMestre, Messaggero Marittimo)

### Genova:

"...Accordo di programma, tavolo convocato..."

(Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)

"...Mittal non comprerà Ilva..." (Il Secolo XIX)

"...Stazione Marittime, nel 2017 crociere in flessione..."

(La Repubblica GE, La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime, Informare, Messaggero Marittimo, The MediTelegraph)

"...Genova, raddoppio binari al Vte..."

(The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo)

### Livorno:

"...La corsa per non finire fuori dai fraffici merci ..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porto 200 e Paduletta..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

### Livorno:

"...Break bulk e Teu..." (La Gazzetta Marittima)

### Civitavecchia:

"... Traffici Ro/Ro..." (La Gazzetta Marittima)

"...Royal Bus va tutelata..." (Civonline)

### Bari:

"...Logistica portuale sostenibile..." (Ingegnari.Info)

### Messina:

"...Porto e Patto per la falce, la Cub..." (Tempo Stretto, La Sicilia)

"...Tremestieri, insabbiamento Linitazioni in ingresso..."

(Gazzetta del Sud)

### Focus:

- "...The Alliance..." (La Gazzetta Marittima)

- "...Zone Economiche Speciali..."  
(L'avvisatore Marittimo, Tempo Stretto)

- "...Pinotti saluta Pettorino..."  
(La Repubblica GE, La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph)

- "...Consultazione Pubblica per eouo accesso porti..."  
(L'avvisatore Marittimo)

## Notizie da altri porti esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Porti: Trieste, i capannoni Wartsila passano a Interporto Spa

Serracchiani, grande occasione, si attua decreto punto franco

(ANSA) - TRIESTE, 9 GEN - Due capannoni della Wartsila Italia Spa sono stati acquistati da Interporto Spa di Trieste, con l'obiettivo di attrarre attività logistiche, manifatturiere e industriali nell'area retroportuale, che sarà punto franco. Si tratta di un'operazione da "20 mln di euro" e che potrebbe portare occupazione per "centinaia di persone". "In termini di opportunità - ha affermato la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, durante un incontro alla Wartsila - è una grandissima occasione: l'autorità portuale di sistema dell'Alto Adriatico diventa 'di sistema', quindi porto, Interporto e importanti insediamenti industriali. Inoltre attuiamo il decreto attuativo del porto franco di Trieste". "Per acquisire questi capannoni - ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - c'è stato un aumento di capitale che ha portato l'Autorità ad avere un ruolo più importante all'interno dell'Interporto: prima aveva un 6% e oggi ci avviciniamo al 30%".

# Trieste, accordo Wartsila-Fernetti per polo logistico di Bagnoli

Trieste - L'operazione, il cui valore (tra acquisizione e riconversione del sito) è stato valutato in circa 20 milioni di euro, avrà ricadute positive sull'occupazione, con la creazione stimata di oltre 100 posti di lavoro.

Trieste - **Si concretizza l'ampliamento dell'Interporto di Ferneti, che darà vita, grazie anche al supporto della Regione Friuli Venezia Giulia, al polo logistico di Bagnoli della Rosandra.** Il 22 dicembre era stato siglato l'accordo con il quale Wartsila Italia aveva ceduto all'Interporto di Ferneti un lotto di terreno di circa 26 ettari, con 70 mila metri quadrati di magazzini e 250.000 metri quadrati di piazzali, comprensivo di raccordo ferroviario collegato con la stazione di Aquilinia. L'operazione, il cui valore (tra acquisizione e riconversione del sito) è stato valutato in circa 20 milioni di euro, avrà ricadute positive sull'occupazione, con la creazione stimata di oltre 100 posti di lavoro, grazie anche all'interessamento espresso da operatori portuali e investitori stranieri sull'area. Come è stato confermato oggi durante una conferenza stampa, alla quale hanno partecipato oltre al presidente di Wartsila, Guido Barbazza, la presidente della Regione Fvg Debora Serracchiani, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, il presidente dell'Interporto di Ferneti, Giacomo Borruso e i sindaci di Trieste e San Dorligo della Valle, la cessione delle aree comporta un efficientamento dei costi di produzione per l'azienda, ma soprattutto in ottemperanza al decreto attuativo relativo al porto franco di Trieste permette lo sviluppo di un'area che godrà di considerevoli vantaggi doganali (tra cui la possibilità di lavorazione delle merci in regime extradoganale) in un sito estremamente vicino e ben collegato allo scalo triestino.

**La presidente Serracchiani** ha sottolineato «l'estrema velocità con cui l'operazione è stata attuata» ed ha inoltre ribadito come «l'iniziativa consente lo sfruttamento del porto franco senza ulteriore consumo di suolo, ma con il recupero e il rilancio delle strutture esistenti. L'intervento di espansione - ha aggiunto - permetterà inoltre di garantire una governance pubblica della retroportualità triestina e consentirà al polo di Ferneti di compiere un salto di qualità, valorizzando il punto franco, con ricadute positive sugli altri poli intermodali regionali tra cui Cervignano e Pordenone».

## -segue

---

Il presidente dell'Authority D'Agostino da parte sua ha sottolineato come «quest'azione, con l'aumento di capitale dell'Interporto di Ferneti, concretizzi la logica dell'autorità di sistema portuale e consenta di offrire al mercato aree nuove dotate di strutture adatte alle attività di logistica e manifatturiere, ma anche zone dove fare attività ad alto valore (stoccaggio, logistica, il packaging) e la possibilità di sviluppare attività industriale in regime di punto franco». Secondo quanto sostenuto dai vertici dell'Interporto di Ferneti l'acquisizione delle aree da Wartsila è vista come la «risposta alla necessità di ampliare gli spazi interportuali, il cui utilizzo è cresciuto contestualmente all'incremento dei traffici portuali». **I bandi per gli interventi nell'area saranno emanati entro il 30 aprile e la realizzazione delle opere partirà entro il 31 gennaio del 2019.**

## Porti: Trieste, serve patto territoriale con imprese Fvg

Incontro in Regione su necessità intesa

(ANSA) - TRIESTE, 9 GEN - Un patto territoriale tra le imprese del Friuli Venezia Giulia, in particolare quelle del comparto delle costruzioni, e la realtà portuale per uno sviluppo economico a 360 gradi. Se ne è parlato nel corso di un incontro nel palazzo della Regione fra la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Mariagrazia Santoro, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, il presidente e il direttore dell'associazione costruttori Ance Fvg, rispettivamente Andrea Comar e Fabio Millevoi, e Donato Riccesi presidente Ance Pordenone-Trieste.

L'auspicio - si legge in una nota - è creare una sinergia con le imprese per favorire lo sviluppo del porto complessivo.

"L'obiettivo è lavorare per costruire un tavolo che porti sinergie utili per i progetti futuri - come ha rilevato Serracchiani - in una logica che indirizzi il porto a superare i suoi confini per sviluppare l'economia a 360 gradi".

"Il sistema portuale che vogliamo attuare - ha aggiunto D'Agostino - deve coinvolgere più settori anche in un'ottica di diversificazione: non solo logistica e trasporti, ovvero i settori specifici, come stiamo facendo, con innovazione e ricerca ma anche con le imprese delle costruzioni". La realtà portuale coinvolge il territorio in un progetto di integrazione globale che vede una stretta relazione fra porto, interporti, punti franchi e la zona industriale dando vita a un sistema integrato dal punto di vista logistico. Il che significa, secondo D'Agostino, servizi oltre che attività di manutenzione, costruzione o bonifiche. I rappresentanti di Ance Fvg hanno detto di essere favorevoli all'avvio di un tavolo per approfondire le tematiche e valutare le opportunità legate al tema della portualità. (ANSA).

## Grandi navi: ricorso al Tar a favore del progetto Venis Cruise 2.0

Contro soluzione Marghera decisa da Comitato e Porto

(ANSA) - VENEZIA, 9 GEN - Duferco Italia Holding e DP Consulting hanno presentato ricorso al Tar del Veneto contro il Comitato e contro l'Autorità Portuale veneziana sulla questione grandi navi. Le due società, promotrici del progetto Venis Cruise 2.0, chiedono l'annullamento dell'atto assunto dal Comitato il 7 novembre, con il quale, scrivono, "sarebbe stata individuata nella zona industriale di Marghera-Canale Nord, sponda Nord, con accesso dalla Bocca di Malamocco, la soluzione definitiva per l'accolto delle grandi navi crociera a Venezia". Nel ricorso si chiede inoltre l'annullamento dell'"Analisi multicriteria delle alternative per la crocieristica a Venezia" elaborata dall'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e trasmessa al Ministero in settembre. Duferco Italia Holding e DP Consulting hanno elaborato il progetto di Venis Cruise 2.0, relativo al nuovo terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l'ormeggio delle grandi navi da crociera. Le due società, sulla base del parere dei loro legali, si dicono "stupite dall'inaspettata proposta del Comitato di localizzare la realizzazione del terminal per due navi crociera in un'area industriale a ridosso della raffineria Eni e dell'isola dei petroli". (ANSA).

## Grandi navi, De Piccoli ricorre al Tar

► Assieme a Duferco, l'ex viceministro impugna la deliberazione del Comitato che traccia la rotta alternativa a San Marco ► «Comparazione da annullare: è stata fatta dal Porto e non dalla Capitaneria. L'aspetto ambientale è stato trascurato»

### GRANDI NAVI

**VENEZIA** Era solo questione di tempo, ma il fatto che Duferco e Dp Consulting impugnavano gli atti del Comitato sul passaggio (e in prospettiva, l'ormeggio) delle grandi navi passeggeri per il canale dei petroli e Marghera era dato per scontato.

Il ricorso al Tar del Veneto è stato presentato ieri dai legali dei due proponenti il progetto Venis Cruise 2.0, un terminal passeggeri "appoggiato" sul fondale della bocca di porto di Lido - lato Punta Sabbioni. L'unico progetto al riguardo che abbia avuto il via libera dalla valutazione di impatto ambientale. Come è noto, invece, con il Comitato del 7 novembre 2017, il Governo ha deciso di portare avanti sia il passaggio via canale dei Petroli per evitare San Marco sia l'individuazione di una serie di bacine nell'ex prima zona industriale come soluzione a medio-lungo termine.

### IL RICORSO

In sostanza, Duferco e Dp Consulting, società dell'ex viceministro Cesare De Piccoli contestano al Governo e all'Autorità di sistema portuale di Venezia l'illegittimità della deliberazione del 7 novembre e chiedono che sia annullata anche l'analisi multicriteriale delle alternative per la crocieristica a Venezia elaborata dal Porto e trasmessa al Ministero lo scorso settembre, in cui si enunciavano pregi e difetti di tutte le alternative. Oltre all'esposizione alle intemperie, al Venis Cruise 2.0 si contestava una scarsa praticità del trasporto di persone e merci.

### ANALISI CONTESTATA

Vari sono i motivi per cui si chiede l'annullamento dell'analisi. «In primo luogo», commentano i ricorrenti, «lo studio è stato elaborato da un soggetto diverso da quello individuato dal decreto Cirini-Pasconi che, come si sa, ha attribuito all'Autorità Marittima, e non all'Ente portuale, il compito di individuare vie alternative a quelle vietate. Lo studio avrebbe dovuto essere condotto sulla base di criteri preventivamente individuati dall'Autorità politica a livello governativo e in mancanza di questi si sarebbe dovuto far riferimento a quelli indicati dal Sena-

**DECISIONE DA ANNULLARE:  
«CONTRASTA CON  
LE SCELTE GIÀ PRESE  
E CON OGGETTIVE  
CRITICITÀ EVIDENZIATE  
PROPRIO DAI PROPONENTI»**



IL PROGETTO Un rendering che mostra come sarebbe il terminal in bocca di porto del Lido proposto da Duferco e Dp Consulting

to nell'Ordine del Giorno del 6 febbraio 2014. Il che non è avvenuto. Lo studio non dà inoltre adeguata valorizzazione all'aspetto della tutela ambientale che avrebbe dovuto rappresentare il principale termine di riferimento in conformità anche a quanto disposto in materia dalla Corte Costituzionale e dalla legge speciale».

### IL DOCUMENTO

Nel merito dell'atto del Comitato, le due società contestano con decisione la proposta di localizzare il terminal per due navi crociera in un'area industriale privata a ridosso della raffineria e dell'isola dei petroli. «La Commissione Via, la Capitaneria e la stessa Autorità portuale», dicono Duferco e De Piccoli, «non evidenziato in più occasioni l'insormontabile criticità della zona di Marghera in termini di accessibilità nautica attraverso la bocca di Malamocco. Ma soprattutto la proposta è in aperto contrasto con le determinazioni assunte nell'Atto di Indirizzo deliberato dal Comitato della seduta dell'8 agosto 2014. Per cui la breve - concludono - la soluzione al problema esiste già ed è il nostro progetto, inspiegabilmente bloccato nell'iter autorizzativo dal Governo».

Michele Pullin  
© ANSA/CONTRASTO

## Ricorso a Tar per progetto Venis Cruise 2.0

VENEZIA – Duferco Italia Holding e DP Consulting hanno presentato ricorso al Tar del Veneto contro il Comitato e contro l’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, sulla questione grandi navi. Le due società, promotrici del progetto Venis Cruise 2.0

VENEZIA – Duferco Italia Holding e DP Consulting hanno presentato ricorso al Tar del Veneto contro il Comitato e contro l’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, sulla questione grandi navi.

Le due società, promotrici del progetto Venis Cruise 2.0, per il nuovo terminal delle navi da crociera alla bocca di porto dell’isola del Lido di Venezia (già bocciato dal Consiglio comunale di Venezia nel Settembre 2015, ndr) chiedono l’annullamento dell’atto assunto dal Comitato il 7 Novembre, con il quale, scrivono, «sarebbe stata individuata nella zona industriale di Marghera – Canale Nord, sponda Nord, con accesso dalla Bocca di Malamocco, la soluzione definitiva per l’accosto delle grandi navi crociera a Venezia».

Nel ricorso si chiede inoltre l’annullamento dell’ «Analisi multicriteria delle alternative per la crocieristica a Venezia» elaborata dall’Autorità di Sistema portuale di Venezia e trasmessa al Ministero in Settembre. Duferco Italia Holding e DP Consulting come detto, hanno elaborato il progetto di Venis Cruise 2.0, relativo al nuovo terminal alla Bocca di Lido di Venezia per l’ormeggio delle grandi navi da crociera. Le due società, sulla base del parere dei loro legali, si dicono «stupite dall’inaspettata proposta del Comitato di localizzare la realizzazione del terminal per due navi crociera in un’area industriale a ridosso della raffineria Eni e dell’isola dei petroli».

### Accordo di programma, tavolo convocato: invitati anche prefetto e Confindustria

L' ATTESA lettera di convocazione del tavolo per l' Accordo di programma di Genova Cornigliano è arrivata e coinvolge tutti i soggetti firmatari dell' intesa sulla riconversione del siderurgico genovese che lega le aree in concessione all' occupazione. Oltre a sindacati, ArcelorMittal, commissari Ilva, Regione Liguria e Comune di Genova, il Mise ha convocato a Roma il 17 gennaio l' Autorità portuale, il prefetto Fiamma Spina, Confindustria Genova e la Società per Cornigliano.

## Comune Genova: tavolo monitoraggio sul porto

GENOVA – Il Comune di Genova istituirà un tavolo di monitoraggio delle attività portuali che permetta di valorizzare il ruolo del Comune in sinergia con il porto. Lo ha deciso il Consiglio comunale di Genova oggi pomeriggio a Palazzo Tursi

GENOVA – Il Comune di Genova istituirà un tavolo di monitoraggio delle attività portuali che permetta di valorizzare il ruolo del Comune in sinergia con il porto. Lo ha deciso il Consiglio comunale di Genova oggi pomeriggio a Palazzo Tursi approvando all'unanimità una mozione proposta da Giordano Stefano, Ceraudo Fabio, Immordino Giuseppe, Pironcini Luca e Tini Maria del M5S.

Il documento prevede di avviare un'analisi delle variazioni occupazionali, del traffico merci e delle crociere nello scalo e di relazionare il Consiglio comunale e i cittadini ogni sei mesi sui lavori svolti dal tavolo di lavoro.

Il sindaco Marco Bucci ha «ringraziato molto il M5S per la mozione» visto che la sua Giunta «è d'accordo che città e porto siano un sistema integrato, perciò abbiamo chiesto al Governo di entrare nel Comitato portuale. Ci auguriamo che il prossimo Governo riveda l'esclusione degli amministratori pubblici» ha aggiunto Bucci.

# «Mittal non comprerà Ilva se il ricorso resta in piedi»

Gozzi: «Chi acquisterebbe una cosa senza la certezza di poterla usare? L'industria non può dipendere dall'immagine di Emiliano»

### L'INTERVISTA

GILDA FERRARI

**GENOVA.** Nel giorno in cui il centrosinistra di Michele Emiliano sostiene la richiesta del governatore della Puglia di rinviare la votazione in consiglio regionale sugli ordini del giorno Ilva che chiedono il ritiro del ricorso al Tar di Lecce contro l'Autorizzazione integrata ambientale, il Tar rinvia al 6 marzo l'esame dei ricorsi presentati da Comune di Taranto e Regione Puglia.

«Ma il problema non è il giudizio, non è vincere o perdere. Il problema è il ricorso in sé». Ad Antonio Gozzi, presidente di Federacciai, piace parlare semplice e chiaro: «Nessuno comprerebbe mai qualcosa senza avere certezza giuridica di poterla usare». Emiliano? «Come tutti quelli che adottano posizioni oltranziste, non sa come uscire senza perdere la faccia. Questo significa che un'industria strategica per l'economia del Paese come la si-

derurgia è stata assoggettata a un personale problema di immagine di un politico: non mi pare bello».

**C'è chi dice che il governo pretenda il ritiro del ricorso al Tar contro l'Aia perché ha paura di perdere.**

«Il problema non è vincere o perdere. L'Aia è atto del governo ed è un elemento essenziale per dare certezza all'acquirente che l'impianto è autorizzato a produrre. La scelta tra protocollo d'intesa o accordo di programma non è un cavillo: il protocollo d'intesa si aggiunge all'Aia, l'accordo di programma è un altro atto amministrativo, che costituirebbe un precedente pericoloso perché sancirebbe che le Aia governative non valgono senza gli accordi di programma con le amministrazioni pubbliche locali. Ma l'Autorizzazione integrata ambientale è materia esclusiva dello Stato».

**ArcelorMittal ha chiesto di introdurre clausole sospensive e risolutive nel contratto di aggiudicazione. Perché?**

«Perché c'è il ricorso al Tar, non per il potenziale giudizio. Per impegnarsi in miliar-

di di investimento, l'acquirente ha bisogno di un quadro a bocce ferme. Se il ricorso resta in piedi, Mittal si difende con la clausola sospensiva, che significa che l'acquisto di Ilva non è efficace, che gli effetti dell'acquisto sono rinviati *sine die*. Se il Tar accogliesse il ricorso, il contratto verrebbe risolto».

**I sindacati denunciano le gravi condizioni in cui versano gli impianti a Taranto. Esagerano?**

«No. Per fare ripartire l'Ilva serve una gestione privata nella pienezza dei suoi poteri. La gestione commissariale ha ristrettezze finanziarie, non ha fatto e non può fare manutenzione. Un impianto siderurgico non mantenuto prima diventa estremamente pericoloso, poi si ferma».

**Ilva ha pagato 30 milioni ai fornitori. Merito del ciclo positivo in cui è entrata l'industria siderurgica?**

«Sicuramente sì. Abbiamo un aumento del prezzo dei coils a caldo superiore ai 100 euro a tonnellata, i margini sono migliorati e anche Ilva ne beneficia. Siamo larga-

mente sopra i 500 euro a tonnellata, un anno fa giravamo intorno ai 400 euro e Ilva per tenere il mercato vendeva sotto i 400».

**Quante tonnellate pesa un coil di acciaio?**

«A seconda della lunghezza, sino a 30 tonnellate».

**In quali mercati la domanda di coils è forte?**

«Nell'automotive, da diverso tempo e in tutto il mondo. Poi le macchine movimento terra. L'oil & gas, col petrolio che risale e gli investimenti in pipeline rilanciati. C'è inoltre una straordinaria convergenza, tutte le economie mondo stanno andando bene: l'economia cinese è in ripresa, gli Usa vanno bene, l'Europa molto bene, America Latina e Golfo bene».

**Quanto durerà il ciclo?**

«Noi siamo ottimisti per i primi due trimestri 2018, ma anche la seconda parte dell'anno dovrebbe essere positiva. Le incertezze geopolitiche che pure ci sono (Iran, Corea, Trump) non sembrano scalfire la bontà del ciclo».

**L'Ue ha promosso le misure finanziarie del governo a sostegno dell'Ilva negli ultimi anni. Che ne pensa?**

«Un fatto estremamente positivo, dimostra che il governo italiano ha fatto valere le sue ragioni. Un soggetto difficile come la Vestager ha riconosciuto che le misure sono state attuate secondo le regole dell'Ue».

**Ottimista anche rispetto all'acquisizione di Ilva da parte di ArcelorMittal?**

«Sì. Vestager ha detto che darà il responso prima della scadenza del 31 marzo. Inoltre, si stanno profilando le misure correttive che riguardano gli zincati: la cessione di Magona va avanti e si parla di un'ipotesi di uscita di Marcegaglia da Am Investco. Anche in sede Eurofer non ho avvertito preoccupazioni da parte di Mittal sul giudizio dell'Antitrust e sulla possibilità di adempiere alle even-

tuali osservazioni».

**Come si esce dallo stallo?**

«Disicuro, senza il ritiro del ricorso ArcelorMittal non comprerà Ilva. E un'Ilva sempre più ferma non è per loro un problema, anzi».

**Michele Emiliano ritirerà il ricorso?**

«Quando ci si infila in posizioni oltranziste, è difficile uscire salvando la faccia. Emiliano ha un problema di immagine, il suo braccio di ferro è una questione di immagine e non di sostanza».



**CICLO POSITIVO**

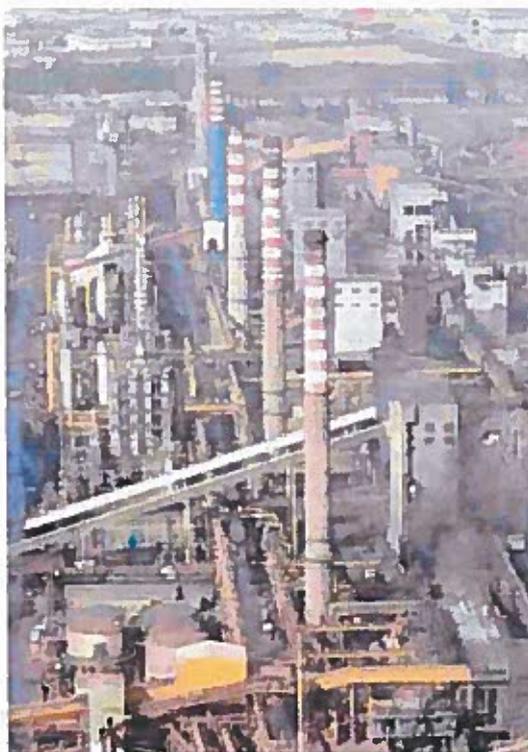
*Le prospettive per l'acciaio sono buone almeno per i due primi trimestri. Le incertezze geopolitiche non sembrano incidere negativamente*

**ANTONIO GOZZI**  
presidente di Federacciai

**Regione, Comune, Authority**

**Accordo di programma, tavolo convocato: invitati anche prefetto e Confindustria**

... L'ATTESA lettera di convocazione del tavolo per l'Accordo di programma di Genova Cornigliano è arrivata e coinvolge tutti i soggetti firmatari dell'intesa sulla riconversione del siderurgico genovese che lega le aree in concessione all'occupazione. Oltre a sindacati, ArcelorMittal, commissari Ilva, Regione Liguria e Comune di Genova, il Mise ha convocato a Roma il 17 gennaio l'Authority portuale, il prefetto Flamma Spina, Confindustria Genova e la Società per Cornigliano.



Lo stabilimento siderurgico Ilva di Taranto

## Stazioni Marittime, nel 2017 crociere in flessione del 9 per cento

**Il bilancio della società vede in calo il mercato crociere mentre i traghetti sono stabili. La ripresa già nel 2018 trainata dalle navi di Msc**

Flessione del traffico passeggeri nel porto di Genova. Le crociere nel 2017 hanno registrato un calo di oltre novantamila passeggeri, con una percentuale vicina ai dieci punti, mentre più contenuta è la discesa dei traghetti, meno dell'uno per cento nei passeggeri e del quattro per le auto.

Il 2017 di Stazioni Marittime, la società guidata dall'amministratore delegato Edoardo Monzani, si chiude così con il segno meno, ma già nel 2018 il porto dovrebbe riprendere la sua corsa, in particolare sul versante delle crociere, nuovamente sopra quota un milione grazie all'incremento del volume di Msc.

Quanto al dettaglio dei numeri, i croceristi sono stati oltre 925mila, mentre i passeggeri dei traghetti diminuiscono

per la Sardegna, mentre aumentano i passeggeri per la Sicilia, la Corsica e il Nord Africa, sostanzialmente in linea con l'anno precedente il traffico commerciale.

Complessivamente i passeggeri registrati sono stati 3.003.652 contro i 3.110.432 del 2016 (meno 106.780 unità, pari a meno 3,4%). I passeggeri delle navi da crociera sono passati da 1.017.368 nel 2016 a 925.188 nel 2017 (meno 92.180, meno 9%).

Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato una interruzione del trend di crescita (seppur modesta) degli anni precedenti, attestandosi su valori sostanzialmente stabili rispetto al 2016: i passeggeri sono passati da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (meno 14.600 unità, pari a meno 0,7%).

Sulle crociere le toccate sono state 212, con passeggeri home port diminuiti del 15,75%, mentre quelli in transito sono aumentati del 2,36% confermando la tendenza alla crescita già registrata lo scorso anno.

Preponderante come sempre la presenza di Msc Crociere, che ha fatto di Genova il suo home port fin dal 2004 e che nel 2017 ha portato nel terminal genovese gestiti da Stazioni Marittime 178 toccate con più di 858mila passeggeri, mentre la seconda compagnia è stata la Princess Cruises, con 9 toccate per 31.273 passeggeri, tutti in transito.

La ripresa dovrebbe però registrarsi nell'anno in corso. Per il 2018, infatti, secondo le previsioni della società, si ipotizza «un moderato incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita intorno al 3%. Il traffico crociere si prevede invece in incremento». Sono infatti in crescita le toccate (da 212 a 220) e i croceristi movimentati, circa un milione, di cui 580mila home port e 420.000 transiti.

Msc Crociere confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 950mila passeggeri con 187 scali, seguita dalla Princess Cruises che porterà 12 scali pari a oltre 30.000 passeggeri.

— (mas.m.)

Complessivamente i passeggeri registrati ai terminal dello scalo sono stati oltre tre milioni

## Porti: Genova, nel 2017 crocieristi in calo del 9%

Stabile numero dei passeggeri dei traghetti

(ANSA) - GENOVA, 9 GEN - Moderata flessione del traffico di crocieristi e numeri stabili per i traghetti: si è chiuso così il 2017 di Stazioni Marittime S.p.a., società che gestisce il terminal passeggeri del porto di Genova.

Durante l'anno appena trascorso sono infatti stati movimentati sotto la Lanterna un totale di 3.003.652 passeggeri contro i 3.110.432 del 2016 (-3,4%). In particolare i crocieristi sono stati 925.188 nel 2017 (di cui 540.592 home port e 384.596 in transito), con un calo del 9% rispetto agli 1.017.368 dell'anno precedente. Resta comunque predominante la presenza di MSC Crociere, che lo scorso anno ha portato nel terminal genovese 858.000 passeggeri, sui poco più di 900.000 totali, seguita a grande distanza da Princess Cruises con 31.273 passeggeri.

Sostanzialmente stabile, invece, il numero di passeggeri dei traghetti, passati da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (-14.600 unità, pari al -0,7%). In lieve calo la movimentazione di auto, pari a 723.884 unità (-3,89%), mentre sono cresciute le moto (51.921, +4,98%) e i metri lineari di carico rotabile (1.806.892, +0,28%). Nel dettaglio, la Sardegna ha perso oltre 78.000 passeggeri, mentre per contro sono cresciuti la Sicilia (oltre 31.500 passeggeri), la Corsica (circa 16.300 passeggeri), il Nord Africa (circa 18.500 passeggeri).

Le previsioni di Stazioni Marittime per il prossimo anno sono positive: nel 2018 il terminalista tornerà a superare la soglia del milione di crocieristi, di cui ben 950.000 arriveranno grazie a MSC, mentre sul versante traghetti la stima è di una crescita dei traffici pari al 3%.

# Informazioni Marittime

---

## Nel 2017 Genova perde 100 mila passeggeri

Se nei container **il record è storico**, lo stesso non si può dire dei passeggeri. Nel 2017 il porto di Genova ne ha persi circa 100 mila, per la maggior parte crocieristi. Il dato generale vede un totale di 3.003.652 passeggeri, contro i 3.110.432 del 2016 (-106 mila, -3,4%). I crocieristi sono scesi da 1.017.368 del 2016 a 925.188 dell'anno appena passato (-92.180, -9%). Infine, praticamente invariato è stato il movimento del traffico di cabotaggio, passato da 2.093.064 del 2016 a 2.078.464 del 2017 (-14.600 unità, -0,7%).

**Rotabili** Cresce di poco il traffico rotabile che ha movimentato 1,8 milioni di metri lineari di carico (+0,3%), circa 5 mila in più. Il traffico delle auto è diminuito del 3,9 per cento a 724 mila unità mentre quello delle moto è salito del 5 per cento a 52 mila unità. Verso la Sardegna sono andati persi 11 mila metri lineari di traffico mentre verso la Spagna 38 mila. Sicilia, Malta e Corsica crescono invece di 26,500, 21,700 e 5,200 metri lineari.

**Previsioni in ripresa** La società Stazioni Marittime prevede per quest'anno una ripresa del traffico traghetti del 3 per cento mentre per quello crocieristico la risalita sopra la soglia del milione di unità. Sarà sempre Msc Crociere il maggiore approdatore di quest'ultima tipologia di traffico con 950 mila passeggeri in 187 scali (su 220 prefissati). Segue Princess Cruises con 12 scali e 30 mila unità. **Cabotaggio** Andando nello specifico, cresce il traffico verso Sicilia (+32 mila passeggeri), Corsica (+16 mila) e Nord Africa (+19 mila), mentre cala quello verso la Sardegna (-78 mila).

# Informare

---

**Nel 2017 il traffico dei passeggeri nel porto di Genova è stato di 3,0 milioni di persone (-3,4%)**

*I crocieristi e i passeggeri dei traghetti sono calati rispettivamente del -9,1% e -0,7%*

Nell'intero 2017 il traffico dei passeggeri nel porto di Genova, che è gestito dalla società Stazioni Marittime, è stato di 3,0 milioni di persone, con un calo del -3,4% rispetto a 3,1 milioni di passeggeri nell'anno precedente. La flessione è stata determinata dalla contrazione del traffico dei crocieristi che è sceso del -9,1% a 925mila persone rispetto a 1,0 milioni nel 2016. Particolarmente consistente è stata la diminuzione del traffico crocieristico home port, che è ammontato a 541mila passeggeri (-15,8%), mentre il traffico crocieristico di transito è aumentato del +2,4% a 385mila unità.

Più contenuta la diminuzione dei passeggeri dei traghetti che lo scorso anno sono stati 2,08 milioni, con una riduzione del -0,7% rispetto a 2,09 milioni nel 2016. Rispetto al 2016 sono stati movimentati complessivamente circa 15mila passeggeri in meno, con le linee marittime con la Sardegna che hanno perso oltre 78mila passeggeri, mentre per contro sono cresciuti i passeggeri sulle rotte con la Sicilia (32mila passeggeri), con la Corsica (16mila passeggeri) e con il Nord Africa (19mila passeggeri).

Lo scorso anno il traffico dei mezzi rotabili nel segmento dei traghetti ha segnato un incremento del +0,3% nel settore dei mezzi commerciali, con un totale di 1,8 milioni di metri lineari di carichi rotabili imbarcati e sbarcati. In crescita è risultato anche il traffico delle moto, che ha totalizzato 52mila unità (+5,0%), mentre il traffico di auto è diminuito del -3,9% a 724mila unità.

Stazioni Marittime ritiene che nel 2018 si registrerà un moderato incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita intorno al +3%, mentre per il traffico crociere è atteso un incremento con circa un milione di crocieristi, di cui 580mila home port e 420mila transiti.

## Stazioni Marittime: traffico passeggeri nel 2017

GENOVA – Con il mese di Dicembre si è chiuso un 2017 dall'andamento in lieve flessione per quanto riguarda il traffico crociere e sostanzialmente stabile per quello dei traghetti nel porto di Genova.

Secondo i dati forniti dalla Stazioni Marittime Spa

GENOVA – Con il mese di Dicembre si è chiuso un 2017 dall'andamento in lieve flessione per quanto riguarda il traffico crociere e sostanzialmente stabile per quello dei traghetti nel porto di Genova.

Secondo i dati forniti dalla Stazioni Marittime Spa, nei terminal gestiti dalla società genovese, nel 2017 sono transitati 3.003.652 passeggeri contro i 3.110.432 del 2016 (- 106.780 unità pari a - 3,4%).

Mentre i passeggeri imbarcati sulle navi da crociera sono passati da 1.017.368 nel 2016 a 925.188 nel 2017 (- 92.180 pax, pari al - 9%).

Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato una interruzione del trend di crescita (seppur modesta) degli anni precedenti, attestandosi su valori sostanzialmente stabili rispetto al 2016: i passeggeri sono passati da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (- 14.600 unità, pari al -0,7%).

### Traffico crociere

Il 2017 ha registrato 212 toccate nave con 925.188 crocieristi, di cui 540.592 home port e 384.596 in transito, in diminuzione rispetto al 2016 (- 92.180 passeggeri). I passeggeri home port sono diminuiti del 15,75%, mentre i passeggeri in transito sono aumentati del 2,36% confermando la tendenza alla crescita già registrata lo scorso anno. Da notare che nel 2017 i pax in transito hanno inciso del 41,6% sul totale, mentre nel 2016 la percentuale era del 37% e nel 2015 del 33,3%.

Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2017 ha portato nei terminal genovesi 178 toccate con più di 858.000 passeggeri, confermando la forte presenza nel porto di Genova.

Seconda compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata la Princess Cruises, con nove toccate pari a 31.273 passeggeri, tutti in transito.

### Traffico Traghetti

Sempre secondo i dati forniti da Stazioni marittime, il traffico traghetti nell'anno appena concluso ha chiuso con un lieve decremento rispetto all'anno precedente, a tal punto che si può considerare in linea con il 2016.

In dettaglio, i passeggeri sono stati 2.078.464 (- 0,70%); le auto al seguito 723.884 (- 3,89%); le moto 51.921 (+ 4,98%); i metri lineari 1.806.892 (+ 0,28%).

Si arresta così la costante, seppur lieve, crescita dei passeggeri traghetto registrata negli ultimi anni. Rispetto al 2016 sono stati movimentate 14.600 persone in meno.

## -segue

---

La Sardegna ha perso oltre 78.000 passeggeri, mentre per contro sono cresciuti la Sicilia (oltre 31.500 passeggeri), la Corsica (circa 16.300 passeggeri), il Nord Africa (circa 18.500 passeggeri).

Il traffico commerciale ha chiuso con circa 5.000 metri lineari di incremento. Sardegna e Spagna hanno perso rispettivamente circa 11.000 e 38.000 metri lineari, mentre Sicilia, Malta e Corsica hanno registrato rispettivamente + 26.500, + 21.700 e + 5.200 metri lineari circa.

### **Previsioni traffico 2018**

Per il 2018 Stazioni Marittime prevede un moderato incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita intorno al 3%.

Maggior incremento, invece, è atteso per il comparto crocieristico: nel 2018 verranno effettuati 220 scali con circa un milione di crocieristi, di cui 580.000 home port e 420.000 transiti.

Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 950.000 passeggeri con 187 scali, seguita dalla Princess Cruises che porterà 12 scali pari a oltre 30.000 passeggeri.

# Porto di Genova, crocieristi in calo del 9% nel 2017

Genova - In lieve diminuzione i passeggeri dei traghetti che sono passati da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (-0,7%).

Genova - **Con il mese di dicembre si è chiuso un 2017 dall'andamento in flessione per quanto riguarda il traffico crociere e sostanzialmente stabile per quanto riguarda traffico traghetti nel porto di Genova.** Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2017 si sono registrati 3.003.652 passeggeri contro i 3.110.432 del 2016 (-106.780 pax pari a -3,4%). I passeggeri crociera sono passati da 1.017.368 nel 2016 a 925.188 nel 2017 (-92.180 pax, pari al -9%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato una interruzione del trend di crescita (seppur modesta) degli anni precedenti, attestandosi su valori sostanzialmente stabili rispetto al 2016: i passeggeri sono passati da 2.093.064 nel 2016 a 2.078.464 nel 2017 (-14.600 unità, pari al -0,7%).

### TRAFFICO CROCIERE

Il 2017 ha registrato 212 toccate nave con 925.188 crocieristi, di cui 540.592 home port e 384.596 in transito, in diminuzione rispetto al 2016 (-92.180 passeggeri). I passeggeri home port sono diminuiti del 15,75%, mentre i passeggeri in transito sono aumentati del 2,36% confermando la tendenza alla crescita già registrata lo scorso anno. Da notare che nel 2017 i pax in transito hanno inciso del 41,6% sul totale, mentre nel 2016 la percentuale era del 37% e nel 2015 del 33,3%. Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2017 ha portato nei terminali genovesi 178 toccate con più di 858.000 passeggeri, confermando la forte presenza nel porto di Genova. Seconda compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata la Princess Cruises, con 9 toccate pari a 31.273 passeggeri, tutti in transito.

### TRAFFICO TRAGHETTI

Circa il traffico traghetti, il 2017 ha chiuso con un lieve decremento rispetto all'anno precedente, a tal punto che si può considerare in linea con il 2016. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.078.464 (-0,70%) Auto 723.884 (-3,89%) Moto 51.921 (+4,98%) Metri lineari 1.806.892 (+0,28%) Si arresta così la sia pur lieve costante crescita dei passeggeri traghetto registrata negli ultimi anni. Rispetto al 2016 sono stati movimentati 14.600 pax in meno.

## -segue

---

La Sardegna ha perso oltre 78.000 passeggeri, mentre per contro sono cresciuti la Sicilia (oltre 31.500 passeggeri), la Corsica (circa 16.300 passeggeri), il Nord Africa (circa 18.500 passeggeri). Il traffico commerciale ha chiuso con circa 5.000 metri lineari di incremento. Sardegna e Spagna hanno perso rispettivamente circa 11.000 e 38.000 metri lineari, mentre Sicilia, Malta e Corsica hanno registrato rispettivamente + 26.500, + 21.700 e + 5.200 metri lineari circa.

### **PREVISIONI TRAFFICO 2018**

Per il 2018 si prevede un moderato incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita intorno al 3%. Il traffico crociere si prevede invece in incremento: nel 2018 verranno movimentati 220 scali con circa 1.000.000 di crocieristi, di cui 580.000 home port e 420.000 transiti. Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 950.000 passeggeri con 187 scali, seguita dalla Princess Cruises che porterà 12 scali pari a oltre 30.000 passeggeri.

# Genova, raddoppio binari al Vte: cantieri a primavera

Genova - L'opera, sulla carta dal 2006, è compresa nei lavori del nodo ferroviario. Consegna a fine 2019. Al gruppo Spinelli altri 50 mila metri quadrati per la gestione dei container vuoti.

Genova - **Con il ri-appalto del nodo di Genova, si sbloccheranno anche i lavori per il raddoppio dell'accesso ferroviario al Psa Terminal di Voltri-Pra'.** L'opera, approvata dal Cipe nel 2006, permetterà di aumentare il traffico su ferro del principale terminal di destinazione italiano del 30%. A marzo, fanno sapere dalle Ferrovie dello Stato, Rfi avrà concluso i contratti di appalto permettendo l'apertura del cantiere, mentre in aprile l'Autorità di sistema portuale consegnerà il nuovo edificio degli spogliatoi, più a Sud rispetto alla struttura precedente, aprendo lo spazio necessario al raddoppio del binario di accesso e l'adeguamento del fascio merci, cui saranno aggiunti due nuovi binari agli attuali quattro: tutte e sei le tracce saranno lunghe 450 metri. Questa prima fase dell'opera sarà pronta a fine 2019. Le tracce potranno essere prolungate a 750 una volta che sarà realizzato il nuovo viadotto autostradale, opera tuttavia subordinata ai lavori della Gronda.

### L'accordo con Spinelli

Un po' di respiro per i container vuoti, vero cruccio di Spinelli e degli armatori, arriva da oggi con il nuovo piazzale da 50 mila metri che il Psa Terminal ha consegnato ieri al gruppo genovese. «Movimenteremo sino a 500 mila teu e faremo nuove assunzioni» rilancia Spinelli, mentre Danesi spiega: «Avevamo bisogno di spazi interni dove Spinelli già operava perché quest'anno abbiamo totalizzato il record di traffico - ha spiegato il numero uno di Vte - e così in soli sei mesi è stato realizzato il piazzale». Alla consegna hanno partecipato anche il presidente del porto Paolo Signorini («Puntiamo ai cinque milioni di teu in pochi anni»), il governatore Toti («Serve maggiore autonomia ai nostri porti»), mentre il sindaco, Marco Bucci, ha sottolineato «l'importanza, anche sotto il profilo occupazionale, del nostro porto».

LA FOTOGRAFIA DELLA SETTIMANA



## CONTAINER E MEGA-SHIPS L'ANNO RECORD DEL VTE

**GENOVA.** Il Vte, il terminal di Voltri-Pra' del porto di Genova, ha chiuso l'anno con il record storico. A dicembre infatti, con i 123.875 teu totalizzati, le banchine gestite dal gruppo Psa hanno totalizzato 1.602.606 teu, segnando un

incremento del 16,5% rispetto ai volumi del 2016 che erano stati pari a 1.375.853 teu. L'area operativa del terminal genovese si estende su 978 mila metri quadri di superficie suddivisa in sei moduli.

Inchiesta. Decisivo il collegamento tra i moli e l'interporto

## Livorno e il suo porto La corsa per non finire fuori dai traffici merci

*La sfida è attirare le grandi portacontainer*

Livorno I porti del Mar Tirreno settentrionale, cioè gli scali di Livorno e Piombino (nonché Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia), sono «il nodo di un sistema che deve crescere, accompagnato però da una rinascita dell'industria, anche manifatturiera» nell'area di crisi complessa, riconosciuta dal Governo, dei territori compresi tra Livorno, Collesalvetti e Rosignano Marittimo. A spiegare come lo sviluppo dei porti possa essere d'aiuto al rilancio dell'economia del territorio è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, Stefano Corsini. Il quale sta cercando di muoversi velocemente, insieme agli operatori privati, per scongiurare che lo scalo di Livorno sia tagliato fuori dalle rotte delle navi container di dimensioni medio-grandi, con capacità intorno ai 9mila teu (unità di misura pari a un container da 20 piedi).

I traffici Nei primi nove mesi del 2017, il porto labronico ha subito un calo del 9% dei teu movimentati, rispetto allo stesso periodo del 2016. Per contro, nello stesso arco di tempo, il traffico su navi Ro-ro è cresciuto del 14,3% ed è aumentato anche quello di veicoli (+14,2%).

Livorno (che, insieme agli altri porti dell'Adsp, contribuisce per quasi un quinto all'intero traffico Ro-ro nazionale), in effetti, si sta caratterizzando sempre più come hub per i rotabili e anche per l'import di autovetture, concentrato soprattutto nei terminal della Cilp e Sintermar, che movimentano oltre 300mila vetture l'anno ciascuno. A questi traffici, il porto affianca quelli relativi ai prodotti forestali, alle rinfuse e al project cargo. Oltre naturalmente ai passeggeri di traghetti e crociere (questi ultimi in calo del 19,1% nei nove mesi).

Le infrastrutture Ma l'attenzione del presidente dell'Autorità di sistema portuale è concentrata soprattutto su tre questioni fondamentali per lo scalo, che riguardano la logistica: il riassetto del nodo ferroviario; il rilancio dell'interporto Amerigo Vespucci, che, spiega, «deve diventare una vera area di retroporto», e la realizzazione, in fieri, della nuova Darsena Europa, che comporta il tombamento di una parte dello specchio acqueo del porto per creare un nuovo terminal container, capace di accogliere navi di grandi dimensioni.

I fondali In attesa della nuova banchina, che dovrebbe essere pronta entro il 2023, sono in atto le opere di dragaggio delle aree dove oggi passano le portacontainer.

## -segue

---

Cioè l'imboccatura del porto, che verrà portata a -15 metri di profondità (oggi è profonda 11-12 metri) e lo specchio acqueo del canale di accesso al porto e della Darsena Toscana (Tdt), sul quale affaccia anche il terminal multipurpose del gruppo Lorenzini che opera anche sui container e accoglie le grandi navi di Msc. Quelle zone sono profonde circa 11 metri e sono in corso i lavori che le porteranno a -13. Nel canale si sta lavorando anche alla creazione di un microtunnel dove spostare, a -26 metri, una serie di tubature dell'Eni che oggi passano dove i fondali sono di 11 metri e vanno dragati. Anche la larghezza del canale di accesso crea problemi: adesso nel punto più stretto è di 68 metri. Troppo poco per la navigazione in sicurezza di alcuni tipi di portacontainer.

In attesa, dunque, della Darsena Europa, i terminal Tdt e Lorenzini hanno deciso d'investire circa 145mila euro ciascuno per finanziare i lavori di allargamento, a 90 metri, del canale. In questo modo le navi da 9mila teu potranno entrare agevolmente. Mentre, in seguito, con la creazione di Darsena Europa, il canale sarà allargato ulteriormente a 120 metri, questa volta a spese dell'Autorità di sistema portuale.

Del resto, ragiona Corsini, «le Adsp devono realizzare le opere per favorire il business: l'interesse dello Stato è che si realizzino attività che portano lavoro; ma per far questo è necessario che ci sia anche l'interesse di imprenditori che hanno voglia di investire. E se c'è un buon progetto arriva anche il credito bancario».

La ferrovia Un buon progetto, secondo Corsini è quello del ponte ferroviario che scavalcherà la linea tirrenica e consentirà al porto di collegarsi direttamente, via rotaia, alla linea ferroviaria che conduce all'Interporto Vespucci nell'area di Guasticce. L'opera, che dovrebbe essere pronta nel 2019, ha un costo di circa 24 milioni ed è propedeutica al successivo collegamento, già previsto da Rfi (con un costo di circa 80 milioni), tra l'interporto e la linea Collesalveti-Vada, che consentirà poi di indirizzare i treni per il trasporto di container e semirimorchi verso i valichi del Gottardo e del Brennero.

L'interporto L'interporto, e futuro retroporto (sottolinea Corsini), di Livorno si estende su un'area di 3 milioni di metri quadrati, 2 dei quali sono ancora inutilizzati; la zona dispone di un terminal ferroviario da 130mila metri quadrati (al centro del piano per il collegamento con la Collesalveti-Vada) ma risente ancora di anni di crisi che hanno provocato un indebitamento con le banche che, nell'ottobre 2016, era di 6,2 milioni. È in corso però una ristrutturazione finanziaria che prevede, spiega Bino Fulceri, ceo dell'interporto, la cessione di asset (per lo più immobiliari) non strategici, la creazione di una zona franca doganale, lo sviluppo di nuovi servizi logistici (come il collegamento intermodale con l'interporto di Verona per i semirimorchi su treno) e un aumento di capitale da 10 milioni, con il quale l'Adsp salirà al 30% delle quote dell'interporto, assumendone il controllo (oggi è al 9,59%, mentre il 40% è di Mps e il 23% della Regione Toscana).

A settembre 2017, intanto, l'indebitamento del Vespucci era calato del 13% (a 56 milioni) e l'obiettivo di Fulceri è di «arrivare all'estinzione del debito entro il 2022».

La Cina Guasticce, tra l'altro, ha attirato l'attenzione di interessi cinesi.

Nell'interporto, infatti, lavora la Share' ngo, un'azienda creata dalla livornese Gs Group e acquisita due anni fa dalla cinese Zhidou Co, specializzata nella realizzazione di auto elettriche. La società ha un'area di 9mila metri quadrati al Vespucci, dove attualmente si fanno operazioni di pulizia delle auto da usare per il car sharing. Lo scorso novembre, peraltro, un marketing manager della società cinese ha incontrato i vertici dell'interporto e ha spiegato che l'azienda sta verificando la possibilità di far arrivare a Guasticce componenti di auto, per poi assemblarli lì. In particolare, i cinesi, che già utilizzano i corridoi doganali dell'interporto, sarebbero interessati a operare nella futura zona franca del Vespucci.

Piombino Lo sviluppo dell'Adsp del Tirreno settentrionale passa anche attraverso il riassetto del porto di Piombino. In crisi (complessa) anche per il futuro incerto dell'acciaieria ex Lucchini, lo scalo, grazie a risorse ottenute in tempi brevi, a seguito della vicenda di Costa Concordia (il porto era tra i candidati a smantellare la nave naufragata e aveva iniziato a creare gli spazi per l'operazione ma poi il relitto è andato a Genova) ha realizzato 350 metri lineari di nuova banchina, con un finanziamento da 110 milioni

## -segue

---

proveniente Governo, Regione Toscana e port Authority. Lo spazio è stato assegnato alla Pim (Piombino Industrie marittime), società partecipata dalla genovese San Giorgio del porto e dalla livornese Fratelli Neri, che dovrebbe gestire sull' area lo smantellamento di navi cargo e militari europee, con criteri di salvaguardia dell' ambiente.

È inoltre in costruzione (e dovrebbe essere pronta entro giugno 2018) un' altra banchina da 300 metri (investimento da 20 milioni), perpendicolare alla prima, che sarà divisa equamente tra General Electric, la quale utilizzerà i suoi 150 metri per allestire e imbarcare turbo generatori e turbo compressori, e Pim, che dedicherà anche questi spazi alle demolizioni.

Ma se lo smantellamento di navi, attività nuova in Italia, dovesse risultare poco remunerativo, chiosa Corsini, «su quei moli Pim potrebbe sviluppare attività di riparazioni navali e cantieristica».

*Raoul de Forcade*

# Porto 2000 e Paduletta, ancora ritardi Burocrazia nel mirino degli operatori

*La società delle crociere pronta al riassetto sotto la guida di Guerrieri*

**UN PROGRAMMA** completato, quello del dragaggio della bocca sud dell'avamposto: trecentomila metri cubi di fanghi e rocce sbriciolate sono finiti in vasca di colmata, con in più una 'raspata' anche nella strettoria del Marzocco. Un altro programma in fase di definizione, anche se c'è l'idea che le cose andranno invece per le lunghe: ed è la definitiva assegnazione delle due gare ancora ufficialmente in sospeso malgrado siano stati proclamati i vincitori, quella per la Porto 2000 e quella per la radice della sponda est della Darsena Toscana, area Paduletta messa in palio dalla Spil del Comune. Per la Porto 2000, l'attesa della proclamazione ufficiale della assegnazione all'Ati tra gli armamenti Onorato ed Msc sta diventando imbarazzante. Da palazzo Rosciano arrivano assicurazioni che tutto è a posto e ci sono soltanto verifiche più che altro burocratiche in corso. Ma intanto la società dei traghetti e delle crociere ha avuto il cambio della guardia alla presidenza con l'arrivo di Giuliano Guerrieri, e con il nuovo consiglio d'amministrazione costituito da Maria Gloria Giani Pollastrini e Pierluigi Giuntoli. Sembra che anche dal comandante Savarese di Moby siano arrivate richieste di chiarimento a palazzo Rosciano per il sempre meno consueto ritardo. Difficile capirne il perché: ma è anche evidente che la Porto 2000 deve affrontare a



**IL PRESIDENTE** Luciano Guerrieri al timone della Porto 2000

**INCARICHI**  
Maria Gloria Giani Pollastrini e Pierluigi Giuntoli nel cda della società

breve un riassetto importante in vista della nuova stagione delle crociere e dei traghetti. E con l'attuale vertice, malgrado Guerrieri sia un decisionista da pugno di ferro in quanto di velluto, non si potrà che fare del maquillage, in attesa di un consiglio d'amministrazione che rappresenti anche i

vincitori della gara oltre all'Adsp (Giani) e alla Camera di Commercio (Giuntoli).

**L'ALTRA GARA** sulla quale si aspettano chiarimenti, è quella dell'area Paduletta della Spil. Vinta dall'ISS di Andrea Palumbo, sta però scontando un ricorso della Cilp che ha chiesto al tribunale di Livorno di sospendere il risultato della gara stessa: e un ulteriore intervento sempre della Cilp al Tar della Regione, che ha messo il tema in calendario per il 14 feb-



Focus

### Chiarimento

Anche dal comandante Savarese di Moby sarebbero arrivate richieste di chiarimento a palazzo Rosciano per il sempre meno consueto ritardo

### Ricorso

La gara di Paduletta è stata vinta dall'ISS ma sta però scontando un ricorso della Cilp che ha chiesto al tribunale di sospendere il risultato della gara stessa

braio. La faccenda sembra di lana caprina, perché si contesta alla gara la mancata divulgazione di elementi che avrebbero dovuto fornire ai concorrenti elementi necessari per impostare le offerte. E non mancano contenziosi nemmeno nell'assegnazione della radice della sponda est della Darsena Toscana al Terminal Calata Orlando. Della serie: sembra non esserci gara che non finisca in tribunale. E' questa la velocizzazione delle scelte che la riforma dei porti avrebbe garantito?

A.F.

## I precari della Porto 2000 hanno diritto a essere stabilizzati

**A** seguito della risposta che l'ex Presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali ha fornito, replicando all'intervento del lavoratore Renucci, sulla stampa ci sentiamo obbligati, come organizzazione sindacale, ad intervenire per fornire alcune dovute puntualizzazioni.

I lavoratori, che la Porto 2000 continua erroneamente a definire stagionali, sono a tutti gli effetti lavoratori precari, perché vivono quotidianamente, ormai da anni, il loro stato di precarietà senza alcuna certezza del proprio futuro.

Il Contratto nazionale del commercio che l'Azienda applica ai dipendenti non prevede la stagionalità, e lo dimostra il fatto che a causa di una pianta organica incompleta, questi lavoratori

vengono impiegati con contratti di un mese anche durante il periodo invernale che coincide con il minor picco di lavoro. E se in questi anni non ci sono state stabilizzazioni, come invece la legge prevede dopo 36 mesi di contratto, è stato solo per volontà dell'ex Presidente che ha di fatto sempre respinto al mittente le richieste del sindacato.

È innegabile, e lo sanno tutti, che la Porto 2000 ha viaggiato in questi anni con il "freno a mano tirato", perché considerata la forte domanda interna e le straordinarie potenzialità, avrebbe potuto creare quelle basi di crescita necessarie ad un bacino occupazionale più esteso.

Sulla gestione degli ultimi anni pesa una politica aziendale e dirigenziale che, come organizzazione sindacale,

abbiamo spesso contrastato, e sulla quale Provinciali aveva il dovere di intervenire e correggere.

Il messaggio del lavoratore è un segnale di legittima preoccupazione ma nello stesso tempo anche un messaggio di speranza, all'indomani della nomina del nuovo Presidente della Porto Livorno 2000, condiviso da tutte le altre 17 lavoratrici e lavoratori che come lui, alla vigilia della privatizzazione dell'Azienda, temono per il futuro di loro stessi e delle proprie famiglie e torna strano che non sia stato umanamente compreso da un uomo delle Istituzioni, che invece ha comodamente descritto una versione tutta sua delle varie criticità esposte.

**Filcams Cgil Livorno**  
RSA Porto 2000

DOPO I LAVORI CON LA BREUGHEL E LA AMAZONE

## Bocca sud di Livorno tutta dragata ora la manovra in uscita è più sicura

Sono stati tolti oltre 300 mila metri cubi di sedimenti - Intervento anche sulla strettoia del Marzocco, da rifinire per arrivare a 90 metri di larghezza



LIVORNO - La bocca sud del porto di Livorno, unica aperta per le grandi navi, è stata dragata con meno di due mesi di campagna con la super-draga Breughel e la sussidiaria Amazone. Oltre 300 mila metri cubi di fanghi e di roccia sbriciolata sono stati conferiti nella seconda vasca di colmata, che è ormai quasi al limite massimo della capacità.

Come abbiamo già riferito, la Breughel è stata utilizzata dall'Autorità portuale di sistema

anche per una ulteriore "raspata" nel canale industriale, per allargare ed approfondire la strettoia del Marzocco, in modo da dare più acqua alle grandi MSC che attraccano al terminal Lorenzini per la linea con il Sud America. Per quest'ultima operazione c'è ancora un ultimo intervento programmato, che richiede però operazioni diverse da quello e per cui la Breughel è specializzata con la sua sorbona: si tratta di demolire alcuni banchi di roccia

o di vecchio muro, la cui demolizione consentirà di allargare il canale a 90 metri. Da farsi presto, forse a giorni.

L'intervento di dragaggio della bocca sud del porto non ha consentito solo di avere fondali maggiori e più garantiti, ma anche di allargare il raggio di evoluzione delle grandi navi, specialmente nella delicata manovra di uscita, quando lo spostamento della poppa verso sinistra rischiava nel vecchio canale di impattare con i banchi di

sabbia. Oggi la manovra è molto più semplice anche se si continua a sostenere che per il futuro la soluzione migliore sarebbe quella di accorciare la Curvilinea di almeno un centinaio di metri.

Il tutto, in attesa che la Darsena Europa diventi una realtà e quindi l'ingresso delle grandi fullcontainers nel porto possa avvenire dalla nuova imboccatura progettata attraverso le secche della Meloria con una diga frangiflutto a protezione.

# Break bulk e Teu a Piombino?

LIVORNO – Enrico Bonistalli, agente marittimo storico e attuale presidente dell'Asamar labronica, ha affrontato in questi giorni nel notiziario sul web dell'Autorità portuale di sistema del Tirreno Settentrionale, il nodo dei ro/ro. In un'intervista curata da Marco Casale, responsabile dell'ufficio stampa dell'Authority, Bonistalli ha ricordato che i ro/ro "contano moltissimo per l'intero paese", vista la geografia di un'Italia che è allungata sul mare.

Dopo questa premessa, Bonistalli chiarisce che le Autostrade del mare – asse portante e in forte crescita per i ro/ro – non possono interessare la Sardegna, che è ovviamente raggiungibile solo via mare, ma tutti quei settori di territorio, compresa la Sicilia, che invece hanno alternative di traffico su strada. La precisazione vale anche per il Marebonus, recentemente rieditato.

Per Livorno, porto baricentrico nel Mediterraneo e ponte naturale per il Maghreb, i ro/ro sono fondamentali. Ma è anche noto – ribadisce – che gli spazi nel porto sono quelli che sono. E rilancia l'idea già a suo tempo presentata su queste colonne dall'ex port captain di Zim Angelo Roma, di una reale integrazione con il porto di Piombino, grazie anche ai suoi fondali di 20 metri. "Sarebbe sensato – dice Bonistalli – che le merci che non riescono a scalare Livorno venissero dirottate su Piombino, liberando banchine e spazi per i ro/ro". E fa due esempi: le navi break bulk per i forestali (altra merce fondamentale per Livorno) oggi costrette per questione di fondali a fare una "chiamata" anche su Terragona: e i containers, che potrebbero utilizzare Piombino per il transhipment dalle grandi full-containers che pescano più di 13 metri. L'idea, appunto, già espressa da Angelo Roma.

IN VISTA DI UNA CRESCITA DEI TRAFFICI RO/RO E DELLE AUTOVETTURE

## Grimaldi “Jumboizza” due Cruise e potenzia Civitavecchia e Savona

Gli analisti internazionali convinti che il parco auto sarà in forte crescita da quest'anno per il passaggio all'alimentazione ibrida e il calo del diesel

**CIVITAVECCHIA** - L'armamento Grimaldi potenzia i collegamenti dell'Autostrada del mare tra Civitavecchia e Barcellona. Ha già programmato per la prossima stagione la messa in servizio delle prime delle cinque nuove unità ordinate a suo tempo e sta sviluppando anche una forte crescita anche nel settore delle car-carries su Savona, dove è diventato comproprietario della storica Marittima Spedizioni.

Ma la conferma della volontà di crescere nell'offerta e nei servizi è dimostrata anche dagli accordi in corso con Fincantieri per “Jumboizzare” nei cantieri di Palermo le due ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona, che avranno in più 500 posti passeggeri e in stiva 50 rotabili in aggiunta.

L'offensiva dell'armamento Grimaldi è la risposta alle analisi che secondo i maggiori istituti di ricerca indicano per il 2018 uno sviluppo ulteriore dei traffici ro/ro e ropax nel Mediterraneo. Il potenziamento della presenza a Savona, puntato sia sull'automotive che sui passeggeri, è visto da qualcuno come una risposta ai problemi che il porto di Livorno ha creato ai ro/ro per mancanza di spazi e banchine adeguate (vedi in queste stesse pagine le dichiarazioni di Enrico Bonistalli). Del resto le politiche produttive dei grandi marchi automobilistici sono importate a un sempre maggiore ricambio del parco auto mondiale, con la drastica riduzione dei diesel e la sostituzione con le vetture ibride di costruzione sia americana che

(segue a pagina 10)

### *Grimaldi “Jumboizza”*

europea e orientale. E i porti che sapranno prima e meglio attrezzarsi per riceverle saranno i vincitori della nuova gara.

# Pietro Tidei: "Royal Bus va tutelata"

*L'esponente del Pd torna sulla vicenda e chiede un intervento dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale per "rimettere ordine nel settore"*

CIVITAVECCHIA - "Royal Bus va tutelata". Lo dichiara l'ex sindaco del Pd Pietro Tidei che torna sulla vicenda spiegando che è necessario un intervento della stessa Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale.

Secondo Tidei, infatti, Royal bus "rappresenta una realtà storica del lavoro di questa città sempre a fianco del sociale e dello sport" e che ha svolto un ruolo importante "in questi ultimi anni all'interno del porto – continua - garantendo la mobilità dei croceristi. Finora è stata Royal Bus infatti a svolgere un servizio a tariffe che non coprivano i costi – evidenzia Tidei - assumendosi il rischio d'impresa, affrontando da sola gli investimenti per l'acquisizione dei nuovi mezzi e la manutenzione di tutti i bus, riuscendo a garantire i salari. Oltretutto – incalza il dem - nella vicenda nella quale è divenuta involontaria protagonista non può essere attaccata da Port Mobility che è, e resta, una mera concessionaria dell'Autorità portuale e una concessionaria non può comportarsi come una concorrente, per giunta sleale, ma deve rimanere al di sopra delle parti. E trovo giusto – conclude - che sia proprio l'Authority ad intervenire quanto prima per rimettere ordine nel settore ed in favore di Royal Bus".

# Logistica portuale sostenibile: a Bari sbarca ISMAEL Prevedere l'impatto ambientale delle attività logistiche e di movimentazione merci nel porto di Bari: un'innovazione basata sui Big Data e chiamata ISMAEL

Ottimizzare la **logistica portuale** in chiave ecosostenibile, monitorando in tempo reale i dati di sette sensori posizionati dentro e fuori il porto di Bari. Si chiama ISMAEL e da Treviso, via Lecce, è approdato nel capoluogo pugliese il software della DBA di Villorba, finanziato con un milione e 351 mila euro, in parte garantiti dalla Regione Puglia nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione – APQ Sviluppo Locale 2007/2013 sulla linea degli aiuti ai programmi integrati promossi dalle PMI per attività di ricerca e sviluppo.

Il software attraverso i sensori posizionati dentro e fuori il porto di Bari, raccoglie dati relativi alle condizioni meteorologiche, alle **concentrazioni di sostanze inquinanti**, al transito di veicoli nell'area portuale: la piattaforma si basa sui paradigmi innovativi come l'**Internet of Things** e i **Big Data**, ed ha l'obiettivo, attraverso gli algoritmi matematici, di costruire sofisticati modelli in grado di predire i fenomeni studiati. Sarà possibile, infatti, vedere la banchina del porto con l'accumulo di container, la nave che sta arrivando e l'ingorgo provocato dal traffico o da un semaforo in tilt, sull'arteria che deve essere percorsa dai camion in entrata o uscita dal porto.

*“Il sistema ISMAEL ha un plusvalore di carattere ambientale davvero unico – spiega Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – perché i sensori rilevano una mole di dati utile a diminuire l'**impatto ambientale** di un'infrastruttura come quella portuale che ha un peso importante sull'ecosistema che lo circonda. Attraverso ISMAEL potremo controllare che le navi durante la sosta in porto utilizzino carburanti a basso contenuto di zolfo, ma anche rendere più fluido l'accesso degli autoarticolati nell'area del porto attraverso il **riconoscimento biometrico**, senza la necessità di passare la scheda di accesso e quindi diminuendo i tempi di attesa. Noi metteremo a disposizione questi dati agli enti che dovesse averne bisogno, come l'Arpa e speriamo di potenziare il sistema grazie al prossimo arrivo della tecnologia 5G a Bari”.*

*Leggi anche L'automazione aiuta a prendere decisioni migliori: intervista a Dominic TharatharSEN 2017: ecco il Piano per la Strategia energetica nazionale*

## -segue

---

Il porto di Bari visto da una delle navi da crociera che ogni settimana fanno scalo in Puglia

All'interno dell'Autorità portuale di Bari è stato allestito un centro di calcolo dedicato, presso il quale i modelli predittivi saranno addestrati ed eseguiti. Tra le predizioni necessarie e utili c'è quella relativa ad un possibile **insabbiamento del fondale** del porto: prevenire questa eventualità, attraverso il monitoraggio continuo delle correnti meteo marine, associando la mole di dati captati da ISMAEL, è un'importante prospettiva garantita dal software.

I dati saranno trattati in tempo reale con il sistema GAIA port community system già operante nei porti di Bari, Barletta e Monopoli e di prossima estensione a quelli di Brindisi e Manfredonia, con il quale l'Autorità di Sistema Portuale supporta sin dal 2010 le operazioni portuali per il transito e controllo di passeggeri e merci.

ISMAEL faciliterà nei porti dell'AdSP il processo di **integrazione del sistema logistico**, il potenziamento delle infrastrutture, attraverso l'innovazione tecnologica, e la salvaguardia ambientale, obiettivi questi delineati dalla Legge di riforma delle Autorità portuali. Il sistema ISMAEL avrà una sua fase sperimentale che durerà per tutto il 2018.

L'obiettivo è di estenderlo a tutti i porti che fanno parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nel 2019.

## Porto e Patto per la falce, la Cub: Il sindaco chiedi il rispetto dell' intesa

Si è riunito il coordinamento della Confederazione Unitaria di Base ( CUB ) per discutere e approfondire la VAS (Valutazione Ambientale Strategica) sul piano regolatore del porto e le ricadute sulle attività lavorative della zona falcata e in particolare della cantieristica navale ormai ridotta al lumicino. Duro il commento del sindacato: " Esaminare la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), relativa al Piano Regolatore Portuale ci ha riempito di amarezza e rabbia. Vedere l' affaccio al mare cittadino violentato nel suo ecosistema, depredato delle sue potenzialità economiche e soprattutto sottratto alla libera fruizione dei cittadini è inaccettabile". La CUB ricorda che in un passato non molto remoto operavano migliaia di lavoratori della cantieristica (fiore all' occhiello di Messina), del commercio e dei trasporti. L' area fin dal 1954 era stata individuata per la realizzazione del Punto Franco quale viatico di sviluppo per l' intera città in accordo alla sua vocazione marinaresca." A oggi tuttavia- si legge nella nota.- l' A.P. a nostro avviso agisce come una sorta di "esattore" e, in contrasto con le sue prerogative di Ente Promotore di Sviluppo delle attività portuali, gestisce aree che non hanno niente a che vedere con la portualità (Villa Sabin, il Baby Park il lungomare del Ringo, le aree della Fiera con il suo teatro annesso, la passeggiata a mare ecc .). Il risultato è sotto gli occhi di tutti: degrado e desertificazione sociale. Per non parlare dell' assoluto disinteresse per le prospettive occupazionali dei giovani messinesi, salvo la riproposizione di progetti costosi e devastanti che prevedono la costruzione di torri alte 60 metri e porticcioli turistici che oltre a stravolgere le aree interessate sono totalmente incompatibili con la cantieristica navale e le altre attività sopravvissute". La CUB, fortemente preoccupata per le ricadute occupazionali e ambientali, invita il Comune di Messina a utilizzare tutti gli strumenti in suo possesso per pretendere il rispetto dell' accordo con l' Autorità Portuale, in cui si prevedeva una diminuzione della cementificazione e una maggiore fruizione pubblica del territorio. Il coordinamento della CUB, a fronte delle notizie di un possibile ritiro del ricorso giudiziario sulle aree FAL 3 del P.R.P da parte del Comune, invita il sindaco a tornare sulla sua decisione e a rilanciare l' azione giudiziaria onde evitare di passare alla storia cittadina come colui che ha privato i messinesi del proprio affaccio a mare. " Simile disgraziata scelta condizionerebbe il futuro dei messinesi, residenti in un territorio da millenni a forte vocazione marinara, costretti a cedere a Gioia Tauro, il diritto alla pianificazione e allo sviluppo del lavoro nella cantieristica ed a poter usufruire del diritto inalienabile al proprio mare".

PORTO E ZONA FALCATA

## Cub al Comune «Pretenda il rispetto dell' accordo» X X

Un iter alle battute finali ma, in attesa della Valutazione ambientale strategica, il Piano regolatore del porto alimenta un dibattito serrato. Suoi contenuti del Piano, ha evidenziato le sue obiezioni l' ex assessore comunale alle Politiche del mare, Filippo Cucinotta, a cui ha risposto Sicindustria ribadendo "con fermezza che la città non può permettersi ulteriori fasi di stallo, rimettendo in discussione quanto già deliberato, rischiando che un riavvio di procedure possa dilatare per anni i tempi della concretizzazione dello strumento pianificatorio".

Il rischio è un "ulteriore blocco di investimenti che incidono sul piano imprenditoriale e della riqualificazione storico-culturale, e che possono costituire una leva indispensabile per agganciare il processo di sviluppo del territorio". Preoccupazione è stata espressa dalla Cub (Confederazione unitaria di base), per le ricadute sulle attività lavorative della Zona falcata e in particolare della cantieristica navale. La Cub ha invitato il Comune "a non rendersi complice di questa aggressione a una delle zone pregiate del suo territorio e utilizzare tutti gli strumenti in suo possesso per pretendere il rispetto dell' accordo con l' **Autorità portuale**, in cui si prevedeva una diminuzione della cementificazione e una maggiore fruizione pubblica".

Ordinanza della Capitaneria di porto

## Porto di Tremestieri insabbiato Limitazioni in ingresso e uscita

Dalle 14 di ieri tutte le unità impegnate nel servizio di traghettamento agli approdi di Tremestieri dovranno procedere con la massima cautela e con l'obbligo di operare in modo alternato in ingresso/uscita, indipendentemente dallo scivolo di ormeggio e comunque, quelle operanti nello scivolo 2 potranno manovrare solo con lo scivolo 1 libero, previa comunicazione con il responsabile dell'impresa portuale Comet in servizio. Sono i contenuti dell'ordinanza della Capitaneria di porto, firmata ieri dal comandante Nazzareno Laganà dopo il sopralluogo effettuato nel porto della zona Sud, nel corso del quale è stata evidenziata la presenza di cumuli di sabbia nello specchio acqueo prospiciente l'ingresso degli approdi, in prossimità della testata del molo di sopraflutto.

Contestualmente, è fatto obbligo alle unità di mantenere una distanza non inferiore a 25 metri dalla stessa testata del molo di sopraflutto durante le manovre di ingresso/uscita.

Intanto, sempre per il forte vento, dopo i disagi di lunedì altri sono registrati anche ieri per la caduta di alcuni alberi nel territorio cittadino. I vigili del fuoco sono intervenuti lungo la via

Regina Margherita e in via Catania. Alcune auto sono state danneggiate, fortunatamente però nessuno è rimasto ferito.(ema.rig.)

## “The Alliance” da aprile scala quattro porti italiani

Sono Genova e La Spezia per le rotte sia con l'Asia che transatlantica mentre si aggiungono Salerno e Livorno per il Nord America

AMBURGO - Sulla base di quanto ha confermato di recente Lloyd's List, il consorzio dei grandi armatori uniti in The Alliance ha programmato dal prossimo aprile 33 servizi di linea con 250 unità portacontainer sulle rotte Est-Ovest, per un totale di 81 porti scali in Asia, Nord Europa, Mediterraneo, Medio Oriente, America settentrionale e America centrale.

Per i collegamenti Asia-Europa ci saranno otto servizi che toccheranno i porti italiani: Genova, La Spezia, Livorno e Salerno. I primi due saranno toccati dal servizio MD2 (Asia-Mediterraneo) e AL6 (transatlantico). In questo secondo servizio saranno inclusi anche Livorno e Salerno.

Come noto The Alliance è costituita da Hapag-Lloyd, Yang Ming, Kawasaki Kisen, MOL e Nippon Yusen Kaisha.

Il servizio AL6 vede la seguente rotazione: Salerno, Livorno, La Spezia, Genova, Marsiglia Fos, New York, Norfolk, Savannah, Valencia, Tarragona.

L'altro servizio che tocca i porti italiani, il MD2 ha la seguente rotazione: Pusan, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Kaohsiung, South China, South East Asia Hub, Pireo, Genova, La Spezia, Marsiglia Fos, Pireo, South East Asia Hub, Hong Kong, Pusan.

Come si vede, la caratterizzazione dei porti italiani continua ad essere molto specifica: per le rotte transatlantiche Livorno e Salerno sono riferimenti importanti, che non vengono invece considerati per le rotte verso il Far East, che continuano a far capo in Italia a Genova  
(segue a pagina 10)

### “The Alliance” da aprile scala

(dove di recente è entrata anche una 16 mila teu, record italiano per il nord Tirreno) e a La Spezia, porto quest'ultimo che si distingue per efficienza e organizzazione malgrado i limiti geografici ben noti.

## Logistica, Zone speciali anche in Nord Italia

Ma restano le tensioni fra i porti meridionali e quelli settentrionali sulle strategie del governo

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Il coordinamento a livello nazionale dello sviluppo logistico dell'Italia, obiettivo chiave della riforma dei porti voluta dal ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha ancora alcuni meccanismi da mettere a punto. La Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, organismo deputato a elaborare una politica congiunta, è operativo dallo scorso 20 luglio 2017, quando si riunì la prima volta, ma le incomprendimenti fra porti differenti su provvedimenti specifici che coinvolgono anche il governo non mancano. Ne è un esempio l'attacco che il presidente dell'Authority del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha recentemente portato all'emendamento della Legge di bilancio 2018 che introduce le Zone logistiche semplificate per i porti dell'Italia settentrionale.

Un attacco a cui ha risposto la relatrice dell'emendamento alla Camera, Roberta Oliaro, sottolineando che le Zls del Nord non sono in concorren-

za con le Zes (Zone economiche speciali) dei porti del Sud. Ma l'episodio rimane significativo, il segnale della necessità che si trovino strategie comuni all'interno della Conferenza presieduta da Ivano Russo.

Alla fine dello scorso dicembre Ugo Patroni Griffi ha lasciato il gruppo di lavoro regionale pugliese sulle Zes in seguito appunto all'approvazione dell'emendamento. Patroni Griffi ha parlato «di un emendamento alla legge finanziaria che introduce le Zone logistiche semplificate (Zls) per i porti del nord: si chiamano diversamente ma sono sostanzialmente la stessa cosa (delle Zes, ndr)». Patroni Griffi, che ritiene «legittima» la scelta, ha evidenziato che si tratta di una «ennesima mortificazione del Meridione».

«Le Zes - ha spiegato - erano state pensate come strumento di recupero di competitività per la portualità meridionale, se poi vengono date ai porti del Nord che hanno le infrastrutture moderne, l'alta velocità, sono vicini all'Europa, e alcuni di questi hanno addirittura il porto franco, a questo punto stiamo perdendo tempo». Per il presidente occorre che la differenza fra Zes

e Zls vada articolata e non riferirsi soltanto al credito d'imposta. Tre gli snodi: «Riflettere sulle deleghe che gli enti locali danno alle Zes, come previsto dalla legge. Secondo, quali vantaggi si possono concedere in termini di fiscalità locale. Infine, creare all'interno delle Zes delle vere free trade zone. Auspicio si parli dei contenuti più che del contenitore».

Ai timori di Patroni Griffi hanno risposto la stessa Roberta Oliaro e Maurizio D'Amico, segretario generale del comitato consultivo della federazione internazionale Femoza, che ha partecipato all'elaborazione dell'emendamento introdotto nella Legge di bilancio. «Gli obiettivi che inizialmente ci eravamo prefissati - spiegano Oliaro e D'Amico riguardo all'emendamento approvato - erano senz'altro differenti, ma riteniamo che si tratti comunque di un risultato rilevante, che potrà rappresentare un valido sostegno per le arce portuali attualmente escluse dall'applicazione degli articoli 4 e 5 del decreto-legge 91/2017 (decreto Mezzogiorno) convertito con modificazioni dalla legge 123/2017. La formulazione finale ha goduto del sostegno e della condivisione del governo e dello stesso relatore del ddl Bilancio on. Francesco Boccia».

I due promotori ritengono che le Zls, in una visione inclusiva

e sistemica che il Paese a loro avviso dovrebbe sempre adottare nell'introduzione di misure di promozione della competitività della propria offerta verso i mercati internazionali, garantiranno un contributo per valorizzare, fra l'altro, il coinvolgimento dei porti e dei sistemi logistici del nord nel progetto cinese One belt one road (Obor. «Pensiamo - proseguono - che l'istituzione delle Zls nelle regioni del Centro e del Nord possano, in coordinamento con le Zes del Sud, creare circoli virtuosi di sviluppo, tra cui il possibile coinvolgimento nel progetto cinese anche dei sistemi portuali del Mezzogiorno. Per esempio, con riferimento al mar Adriatico, una possibile e auspicabile evoluzione potrebbe essere quella di una sinergica cooperazione fra i porti di Venezia e di Trieste, inclusi nel progetto Obor, con il porto di Bari, l'unica Zes italiana eleggibile in tutto il precitato bacino marittimo».

Insomma, Oliaro e D'Amico sostengono che Zls e Zes non sono la stessa cosa, ma hanno pesi specifici differenti, e condividono la scelta del governo di aver limitato in questa fase «lo start up di questi eccezionali strumenti di accelerazione dello sviluppo economico a quella parte di territorio nazionale in cui, storicamente fin dall'Unità d'Italia, tale sviluppo non c'è mai stato o è stato estremamente frammentario, dando così un segnale di svolta nelle scelte future».

Una possibile evoluzione potrebbe essere quella di una sinergica cooperazione fra i porti di Venezia, Trieste e Bari



Il porto di Trieste

## Querelle sui porti, Bisignano: Ecco perchè sto dalla parte del ministro Delrio

Quella che è stata definita, con una forzatura, la "torta di Del Rio " e che è stata oggetto di interventi critici e di polemiche, non è altro che una parte degli interventi strutturali avviati dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, e contenute nel D.E.F. 2017. Si tratta di investimenti finanziari per infrastrutture connesse ai sistemi di collegamento urbano ed extraurbano, approvati dal CIPE, che ha vagliato le richieste progettuali presentate dalle varie realtà territoriali e, in particolare, dalle Città Metropolitane. Quindi, a differenza di quanto viene asserito, non si tratta di scelte discrezionali, ma di finanziamenti erogati sulla base di progetti inoltrati, fra cui anche i P.U.M.S. (piani urbani di mobilità sostenibile), di cui dovrebbero dotarsi tutte le Città Metropolitane. Pertanto appaiono fuori luogo gli attacchi rivolti al Ministro Del Rio, colpevole di aver messo a sistema una serie di interventi, in questo ed in altri settori di sua competenza, non sulla base di spinte politiche e localistiche, ma in base alle richieste dei vari territori concretizzati in proposte progettuali cantierabili a breve termine. Una impostazione "strategica" che ha caratterizzato altre iniziative assunte non solo dal Ministro dei Trasporti ma anche dal suo collega De Vincenti, Ministro dello Sviluppo e Coesione, connotate da una attenzione per il Sud e la Sicilia. A partire dalla cosiddetta " cura del ferro " (con tutti gli interventi programmati dagli Enti operativi di settore) che ha come obiettivo la riduzione del traffico gommato e del relativo forte impatto ambientale, ed il potenziamento dei trasporti commerciali su ferrovia e vie marittime. Un piano che contempla importanti risorse in termini di miliardi di euro destinati all' ammodernamento ed al potenziamento della rete ferroviaria siciliana, che sconta atavici mancati interventi, che prevede un collegamento diretto tra le tre Città Metropolitane dell' isola. Piano a cui vanno correlati i corposi investimenti per le infrastrutture aeroportuali regionali, o per le infrastrutture portuali (compreso il secondo approdo di Tremestieri con la annessa piastra logistica) o quei Patti per il Sud per le Regioni Meridionali e le Città Metropolitane (compreso Palermo, Catania e Messina) che, attraverso meccanismi mai sperimentati prima di concertazione territoriale, hanno portato finanziamenti per miliardi di euro in base ai progetti esecutivi presentati. Così come va posto in evidenza, dopo decenni di ritardi, l' avvio di una pianificazione nel settore della portualità e della logistica, con l' individuazione di 14 sistemi portuali logistici, di cui 7 localizzati nel Meridione, tenendo conto della valenza strategica non solo delle Infrastrutture portuali

## -segue

---

esistenti, ma anche delle strutture logistiche, quali interporti, autoporti, e zone franche portuali, per definire un Sistema Nazionale che possa essere competitivo con altri paesi europei. Ed in tale quadro di iniziative concrete, e non annunciate in maniera sloganistica, va tenuto presente anche il recente Decreto per il Sud. Decreto divenuto legge che prevede, fra l' altro, la istituzione delle Zone Economiche Speciali nelle Regioni Meridionali, tramite un raccordo ed i territori, che già si vanno attrezzando, a differenza del nostro territorio che, al di là di tutti i proclami e le polemiche spicciole, non ha ancora presentato una proposta ufficiale credibile ed organica. Sottolineo questi aspetti, ai quali potrei aggiungere altri dati ed elementi, non per voler fare il "difensore d' ufficio" di uomini di governo che non conosco, ma come contributo di approfondimento espressione di una "libera-mente". E "liberamente" di fronte ad attacchi reiterati e spesso strumentali, mi chiedo cosa abbiano fatto i predecessori dei Ministri Del Rio e De Vincenti per il Sud. E mi viene in mente un certo Tremonti, che, su input della Lega Secessionista e delle lobbies del Nord Italia, da Ministro dell' economia bloccava i trasferimenti finanziari e gli investimenti per il Mezzogiorno, per farli dirottare nella sua amata "Padania" (il cui progetto nella disattenzione generale, sta tornando in auge, mimetizzato in maniera raffinata da Autonomie Speciali e Macroregioni). Iniziative che venivano assunte con l' avallo di certa stampa populista che era e continua ad essere contro il Meridione, e dei Governi del tempo che non erano certo guidati da Renzi o Gentilini. Per tali considerazioni ho deciso di intervenire collegandomi ai fatti. Fatti concreti che, come è stato ammesso recentemente dal Presidente della Regione Musumeci consentono alla Regione Siciliana di potere disporre nel triennio 2018-2020 di sette miliardi di euro per investimenti, grazie ai fondi comunitari europei, ai fondi di Coesione ed al Patto per il Sud, pur a fronte di quasi sei miliardi di euro di disavanzo e dei debiti accumulati nei vari Governi Cuffaro, Lombardo (di cui faceva parte l' attuale Vicepresidente ed Assessore Armao) e Crocetta. Michele Bisignano.

10/01/2018

## Pinotti saluta Pettorino 'Centrale il ruolo delle Capitanerie'

Saluto del ministro della Difesa Roberta Pinotti all'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di Porto di Genova, nominato a dicembre dal governo Gentiloni a capo della Guardia Costiera generale di Roma. Il ministro ha sottolineato il ruolo strategico del corpo, «che svolge una molteplicità di azioni, visto che fa parte della Difesa ma risponde alle esigenze delle infrastrutture, dell'ambiente, della pesca, e complessivamente di tutte le attività che si svolgono in mare. Con le Capitanerie abbiamo uno strumento flessibile e operativo che dà supporto a tutti coloro che fanno attività in mare. Ovviamente parlando del porto di Genova l'azione della Capitaneria è fondamentale per l'attività economica che il porto, il primo in Italia, sviluppa. Importanti poi le operazioni Sar - ha detto Pinotti - il salvataggio in mare che ha impegnato moltissimo la Capitaneria in questi anni, insieme a eccellenze come quelle degli elicotteri, del salvataggio in



**Roberta Pinotti**  
La titolare della  
Difesa è in  
Capitaneria per il  
saluto  
all'ammiraglio  
Pettorino che da  
inizio febbraio guiderà il corpo  
generale delle Capitanerie

mare con sommozzatori formati per questo, quindi una molteplicità di competenze che fanno di questo corpo un'eccellenza italiana». A margine dell'incontro, il ministro è intervenuto anche sulla vicenda Piaggio Aerospace, mentre al Mise, di fronte al viceministro Bellanova, si incontrano aziende e sindacati sul piano industriale. «Piaggio è un'azienda strategica per la Difesa e molto importante dal punto di vista occupazionale - ha detto Pinotti - Lo è per l'Italia, la Liguria e per la Difesa ed è per questo che noi sulla Piaggio abbiamo esercitato una golden power, cioè abbiamo detto quali paletti è importante mantenere saldi perché ci sono delle attività che sono strategiche per la difesa, penso alla manutenzione motori, penso ai progetti del drone militare».

# Pettorino subentra a Melone

ROMA – L'ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino, 61 anni originario dell'isola di Ischia e comandante del porto di Genova e direttore marittimo della Liguria, sarà il nuovo comandante del cirpo delle Capitanerie di porto/Guardia Costiera. Lo ha deciso l'ultimo consiglio dei ministri, presieduto dal ministro della Difesa Roberta Pinotti e del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paolo Delrio, dicasteri dai quali le Capitanerie dipendono. La nomina decorrerà dal prossimo 1 febbraio. Pettorino sarà promosso anche al massimo grado delle Capitanerie, ammiraglio ispettore e entrerà all'ammiraglio ispettore capo Vincenzo Melone, romano che lascia l'incarico per l'incarico stato nominato alla massima carica del corpo nel novembre del 2015.

Nei prossimi giorni saranno resi noti anche gli altri movimenti nei comandi generali, anche per la sostituzione dell'ammiraglio Pettorino al comando della direzione marittima della Liguria e della Capitaneria di Genova. Designato è l'ammiraglio Nicola Carlone, attuale responsabile del reparto operazioni delle Capitanerie. L'ammiraglio Carlone era stato anche di recente nominato in un vertice a Parigi come chairman dell'agenzia europea della sicurezza, la EMSA insoeme al nuovo chairman il danese Nordseth.

# Piaggio, Pinotti: «Non vogliamo delocalizzazioni»

Genova - La ministra: «Tutelare i posti di lavoro». Oggi summit a Roma, sindacati genovesi preoccupati. I vertici del gruppo chiamati a illustrare il piano industriale.

Genova - **«Esercitando il golden power su Piaggio il governo ha messo dei paletti dal punto di vista industriale. Ma vanno anche salvaguardati i posti di lavoro e la produzione non dovrà essere delocalizzata».** La ministra della Difesa, **Roberta Pinotti**, ha commentato in questo modo la difficile situazione di **Piaggio Aerospace**, azienda aeronautica sul cui futuro si discuterà oggi a Roma, nella sede del ministero dello Sviluppo economico. Il gruppo, controllato dal fondo arabo Mubadala, ha presentato prima di Natale un piano industriale che prevede un'iniezione di liquidità pari a 255 milioni di euro, il riacquisto totale del debito con le banche ma anche la cessione delle attività relative a motori e manutenzione civile. **Durante il summit di oggi** - al quale parteciperanno azienda, sindacati e rappresentanti del Mise - i vertici della società dovranno spiegare su quale tipo di produzione sarà impegnata Piaggio nei prossimi anni e soprattutto quanta manodopera verrà impiegata nei due stabilimenti in Liguria - a Genova e Villanova d'Albenga, in provincia di Savona - dove lavorano 1.300 dipendenti.

**Oggi la situazione più critica è quella che stanno vivendo i lavoratori del capoluogo, circa 300 di cui 80 in cassa integrazione.** Nel 2016 Piaggio ha abbandonato spazi per 35 mila metri quadrati, a Sestri Ponente, rimettendo la concessione delle aree nelle mani dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona e riducendo sensibilmente la propria attività in città. Il sito industriale verrà probabilmente affidato alla società Phase Motion Control che assieme ad altre tre imprese liguri (Cosmet, Cosnav Costruzioni Navali ed Eurocontrol) ha presentato un piano che prevede 47 milioni di investimenti e 133 nuovi occupati, che in parte potrebbero essere i dipendenti genovesi di Piaggio Aerospace al momento in cassa integrazione. **Ieri, da parte delle segreterie genovesi di Fiom, Uilm e Fim, è partita una lettera con una richiesta urgente di incontro** indirizzata al governatore della Regione Liguria Giovanni Toti, all'assessore allo Sviluppo Edoardo Rixi, al presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini e al sindaco di Genova Marco Bucci. I sindacati chiedono alle istituzioni locali «di fare il punto della situazione» e «rispettare gli accordi esistenti su tali aree».

**Convocata audizione l'8 febbraio**

## **AUTHORITY** TRASPORTI, CONSULTAZIONE PUBBLICA PER EOUO ACCESSO PORTI

**TORINO.** L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha avviato una consultazione pubblica per stabilire prime misure che garantiscano «l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali». I soggetti interessati potranno formulare osservazioni entro il 2 febbraio. Nell'ambito della consultazione, l'Autorità ha convocato un'audizione per l'8 febbraio presso la propria sede al Lingotto a Torino. Le prime misure contenute nello sche-

ma di atto di regolazione in consultazione riguardano le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali. Il procedimento si concluderà entro il 31 maggio.

# Processo Porto, ammesse tutte le parti civili

## Prossima udienza il 22 gennaio per iniziare a sentire i testimoni

Comune di Molfetta, Regione Puglia, Ministeri dell'Ambiente e dell'Interno, Legambiente e comitato per le bonifiche degli ordigni bellici saranno parti civili nel processo sui presunti illeciti per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Molfetta.

Lo ha deciso il Tribunale collegiale di Trani, dopo la camera di consiglio chiamata ad esprimersi sulle diverse eccezioni sollevate dalle difese all'udienza dell'11 dicembre scorso. Tra queste anche l'inutilizzabilità di alcuni atti di indagine (perché effettuati oltre i termini consentiti per le indagini preliminari).

**Il Porto di Molfetta visto dall'alto © Corrado Germinario**

Questa eccezione è stata rigettata, mentre le costituzioni di parte civile sono state ammesse tutte, ma solo nei confronti delle persone fisiche imputate (nessuna contro le società). Il processo riprenderà il 22 gennaio con l'esame del primo teste dell'accusa, un ufficiale della guardia di finanza che si è occupato delle indagini.

La questione, lo ricordiamo, riguarda 42 persone più cinque società. Tra gli imputati figurano il senatore Antonio Azzollini (sindaco della città all'epoca dei fatti contestati), l'ex dirigente comunale ai Lavori pubblici, Vincenzo Balducci, e il procuratore speciale della Cmc di Ravenna (azienda aggiudicataria dell'appalto) e direttore del cantiere, Giorgio Calderoni.

Questi ultimi due finirono ai domiciliari il 7 ottobre 2013, quando i finanziari e il corpo forestale eseguirono anche il sequestro dell'intero cantiere portuale. Il porto è stato dissequestrato nel maggio 2015 per consentire la messa in sicurezza e la prosecuzione dei lavori.

## -segue

---

Le 42 persone finite a processo devono rispondere - a vario titolo - di associazione per delinquere, falso, abuso d'ufficio, rifiuto di atti d'ufficio, truffa, frode in pubbliche forniture, violazioni ambientali e paesaggistiche e della disciplina speciale per la bonifica da ordigni bellici, attentato alla sicurezza dei trasporti marittimi. I lavori del nuovo porto commerciale di Molfetta erano lievitati da 72 a 147 milioni di euro.

Secondo l'accusa i finanziamenti statali soltanto in parte vennero usati per la realizzazione dell'opera pubblica, la restante fu impiegata per opere "di natura sociale, culturale e sportiva" che nulla avevano a che fare con il nuovo porto commerciale. Inoltre, erano stati appaltati nel 2007 senza aver completato la necessaria bonifica dei fondali dagli ordigni bellici. Con l'udienza dell'8 gennaio il processo ha un collegio giudicante definitivo, grazie all'insediamento del giudice Chiddo arrivato dal Tribunale di Bari.

Nelle precedenti cinque udienze è stato possibile sollevare soltanto le eccezioni preliminari. L'accusa, invece, viene rappresentata dal pm Giovanni Lucio Vaira, che ha preso il posto degli ex titolari delle indagini Antonio Savasta e Michele Ruggiero, ormai trasferitisi in altre sedi.

# La Sicilia

---

via della seta. Italia in ritardo rispetto all' asse Germania-Francia, ma la Sicilia può proporre progetti da fare finanziare

## Cina, occasione per porti e imprese

*Fuochi: «Presentarsi aggregati, ciascuno con la propria specialità, nei luoghi dove si decide»*

michele guccionePalermo. Gli investimenti per la costruzione della "Via della Seta", o "Belt&Road Initiative" - voluta dal governo cinese per invadere, attraverso "corridoi" via terra o rotte organizzate via mare, il mercato europeo con i propri prodotti - si stanno decidendo lungo l' asse Germania-Francia. La visita chiusasi ieri del presidente francese Emmanuel Macron nel Sol Levante è iniziata con un annuncio: «Verrò a Pechino ogni anno».

Il modello, necessario per dare credibilità e affidabilità agli impegni presi, è già adottato da tre anni dalla cancelliera tedesca Angela Merkel. Germania e Cina, come è noto, si stanno "spartendo" la Grecia, con Pechino che ha in mano il porto del Pireo, e non è un caso, quindi, che la Merkel e il leader cinese Xi Jinping si vedano così di frequente. Adesso è la Francia a pressare per inserirsi pure lei nell' enorme business del commercio col Paese del Dragone, e lo fa mettendo in campo l' industria pesante, dall' aeronautica all' energia.

L' Italia è ai margini di questi giochi, con un approccio che Riccardo Fuochi (nella foto piccola), presidente dell' associazione Italia-Hong Kong, definisce "soft": «Dopo la

missione di Mattarella e Gentiloni, è come se si aspettasse che qualcuno ci porti i soldi qui.

Ma non è così, bisogna proporre progetti e partecipare agli eventi e fare parte degli organismi dove si decide su quali investire. L' Italia è in ritardo: all' ultimo Forum di Hong Kong l' Italia non c' era, credo che l' unico italiano presente fossi io. C' erano duemila fra autorità e imprese, e si è deciso di finanziare le cose più svariate, da un mega porto da 3 mld in Colombia per esportare frutta in Asia ad una centrale elettrica nel Bangladesh fino ad un centro per esportare arte».

Ma il Sud e la Sicilia sono ancora in tempo per rischiare le proprie carte e inserirsi con ruoli strategici. Ne è certo Fuochi, che invita le autorità portuali e le imprese del Sud e della Sicilia a partecipare allo "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry", in programma dal 31 gennaio al 2 febbraio presso l' Assolombarda a Milano, e al "Belt&Road Summit 2018" del prossimo 28 giugno a Hong Kong.

«Ci si concentra solo su logistica e porti, come se questo fosse l' unico obiettivo. Invece la Cina ha creato questo enorme contenitore, e ha i capitali, per esportare tecnologie, know how e prodotti, ma

## -segue

---

anche per espandere in Europa il proprio controllo finanziario e valutario. Quindi può finanziare qualunque progetto, che va presentato nei luoghi dove si decide.

La Sicilia che progetti ha?

»«Sono porti troppo piccoli - osserva Fuochi - rispetto alle necessità del mercato. Non serve dragare tutti i porti per fare entrare le navi cinesi da 18-20 mila Teu, andranno al massimo in un porto. Semmai devono presentarsi aggregati, ciascuno con la propria specialità: in uno lo scarico dei container e la Zes, in quelli vicini lo smistamento dei container e la produzione. Genova e Vado Ligure lo stanno facendo (fra loro distano quanto una banchina del porto di Rotterdam), Trieste e Venezia lo stanno facendo con Ravenna, anche i porti della Puglia». L'invito di Fuochi, dunque, è che i porti siciliani non siano in competizione: «Uno presenti un progetto per la crocieristica, uno per il project cargo, uno per le granaglie, e insieme propongano ai cinesi di finanziarli nella Belt&Road Initiative».

MICHELE GUCCIONE

## I porti francesi puntano sulle merci della Svizzera

Nel Mediterraneo si vuole strappare traffico a Genova, ancora in attesa del Terzo Valico

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** I porti francesi partono alla conquista del mercato elvetico delle merci, che secondo una stima vale fra i 350 e i 400 mila container all'anno. **Avvisatore** del porto di Marsiglia (Grand port maritime, Gpm) ha annunciato l'avvio congiunto di due treni navetta rispettivamente dallo stesso porto di Marsiglia, sul Mediterraneo, e da quello del Havre, sulla Manica, entrambi diretti al nodo intermodale di Chavornay, in Svizzera. Il servizio ferroviario partirà da metà marzo 2018 e sarà operato tre volte alla settimana dalla compagnia Naviland Cargo, attraverso il terminal di Digione-Gevrey. Una scelta che, come spiega in una nota la Gpm, non è soltanto commerciale, ma strategica per «sviluppare verso l'internazionale le due piazze forti del mondo marittimo francese» e permettere «agli entroterra del due porti di proseguire la loro crescita graduale, al di là del

mercato esagonale», cioè del mercato nazionale francese. Un'indicazione, questa, che arriva direttamente dal governo di Parigi. Prosegue la nota: «Questa strategia e queste iniziative si scrivono perfettamente e rapidamente nella volontà espressa dal primo ministro, Edouard Philippe, nel proprio discorso pronunciato alle Assise del mare dello scorso novembre». In quell'occasione Philippe «ricordava la vocazione dei porti di Marsiglia-Fos e del Havre di estendere la loro zona d'influenza al di là del loro entroterra attuale, al di là delle frontiere del nostro paese (la Francia, ndr)» per «affermarsi come attori importanti dello scambio di merci sull'insieme dello spazio europeo». In Francia il traffico merci ferroviario è una modalità tradizionalmente poco utilizzata. Il paese lo sta scoprendo sulla scia delle politiche di integrazione infrastrutturale dell'Unione europea, come d'altronde sta avvenendo anche in Spagna.

Una data simbolica nello sviluppo del trasporto ferroviario internazionale dalla Francia è stata quella dell'arrivo a Lione del primo treno merci dimostrativo dalla Cina, nell'aprile del 2016. Recentemente, la Commissione europea ha dato il via libera alla Francia per un finanziamento con aiuti di Stato per 60 milioni di euro dei raccordi ferroviari di ultimo miglio verso piattaforme logistiche private. La Commissione ha ritenuto che la misura favorirà il trasferimento di merci dalla strada alla ferrovia, in linea appunto con gli obiettivi della politica comunitaria dei trasporti che mira a promuovere modalità di trasporto meno inquinanti, e rispetta quindi le norme dell'Unione sugli aiuti di Stato. L'ultima notizia sul fronte ferroviario cargo francese riguarda il collegamento dei due porti più importanti del paese, un salto di qualità che coinvolge quindi non soltanto la merce prodotta o consumata in Francia, ma anche



Il porto di Marsiglia

quella soltanto in transito. L'obiettivo in questo caso è fare concorrenza agli scali dei paesi vicini. Per quanto riguarda Marsiglia, la sfida è lanciata ai porti di Barcellona, che con il progetto Fermed vuole diventare un punto di riferimento per i mercati dell'Europa centrale, e di Genova, che da decenni attende la realizzazione del terzo valico appenninico e che con la realizzazione del tunnel elvetico del Gottardo e del Lotschberg sta guardando con attenzione proprio al mercato della Svizzera. Secondo il Gpm, la potenzialità del mercato elvetico in contenitori è stimato fra i 350 mila e i 400 mila teu all'anno. Oggi, soltanto una parte marginale di questo traffico passa per gli scali

francesi. «L'entrata in servizio di questa navetta permetterà di attirare una parte significativa di questi volumi». I volumi della Svizzera che fanno gola ai porti del Mediterraneo passa oggi stabilmente soprattutto per il Northern Range, come spiegato da Tom Odermatt, dell'associazione degli spedizionieri elvetici Spedlogswiss, su "L'Avvisatore Marittimo" dello scorso 8 novembre 2016. A Nord anche Le Havre vuole estendere la propria sfera d'influenza verso Est. La navetta permetterà di ridurre i transit-time della merce che viaggia fra la Svizzera da un lato e i mercati transatlantici di Stati Uniti, Canada e America meridionale.

© BY SCHE ALLEGIATI DIRITTI RISERVATI



## OMAN, L'ARABIA SAUDITA FINANZIA IL NUOVO PORTO DI DUQM

**GENOVA.** L'Arabia Saudita ha accettato di sostenere un prestito da 201 milioni di dollari in favore dell'Oman. Lo scopo del finanziamento è la realizzazione di due progetti per lo sviluppo del porto di Duqm. A sostenere l'investimento sarà la Saudi Development Fund, che nel particolare metterà a disposizione 158 milioni per la costruzione della parte relativa alla logistica.

# L'Africa sviluppa l'intermodalità

### In Kenya e Nigeria passi avanti per il trasporto di merci via treno dai porti all'entroterra

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Due eventi hanno caratterizzato la logistica dell'Africa al principio del 2018. Entrambi si sono verificati in Stati importanti per lo sviluppo del continente: la Nigeria e il Kenya. In Nigeria è stato inaugurato un nuovo porto intermodale, il primo di una rete più ampia su cui sta investendo il governo. In Kenya è invece diventata operativa la linea ferroviaria per le merci fra il porto di Mombasa e la capitale Nairobi. Si tratta di piccoli passi se rapportati alla dimensione dei progetti europei, ma rappresentano una svolta per il continente africano. I porti principali dell'Africa sono da qualche anno oggetto dell'interesse delle principali compagnie internazionali, dalle francesi Bolloré e Cma-Cgm agli arabi di Dp World, dalle società cinesi alla danese-danese Apm Terminals, all'italiana Grimaldi Napoli. Il problema di queste aree, quello che frena lo sviluppo di un'industria locale e le impedisce di inserirsi nel grande flusso dei trasporti marittimi internazionali e di approfittare del basso costo delle spedizioni su nave, è la mancanza di una rete infrastrutturale che colleghi questi porti ai propri retroterra. In questa direzione vanno le due opere appena inaugurate. Il fatto che i due eventi siano avvenuti a poche ore uno dell'altro potrebbe essere un segno di speranza per l'economia del continente. In Nigeria, il presidente Muhammadu Buhari ha dato il via il 4 gennaio scorso all'attività del Kaduna inland dry port, in quello che era un tempo il capoluogo della re-

gione settentrionale del paese. La struttura ha una capacità di 29 mila tonnellate nella prima fase, che raddoppieranno quando l'attività sarà a regime. Si tratta del primo di una serie di sette porti secchi che il governo vuole realizzare con un duplice obiettivo: diminuire la congestione intorno al porto di Apapa, vicino alla capitale Lagos, distante da Kaduna circa 700 chilometri, e offrire alle economie locali un canale per promuovere i propri prodotti su distanze più elevate. Queste strutture permetteranno anche di raccogliere e rilanciare i traffici degli stati vicini della Nigeria che non hanno accesso al mare, come il Niger e il Ciad. Il governo spera che dalla struttura si generino 5 mila posti di lavoro.

Altre località in cui il governo federale nigeriano intende dare in concessioni a privati aree per porti secchi sono Isiala Ngwa (nello Stato di Abia), Erunmu e Ibadan (nello Stato di Oyo), Ibeipang (nello Stato di Plateau), Zawachiki (nello Stato di Kano), Zamfarawa e Funtua (nello Stato di Katsina) e Maiduguri (nello Stato di Borno).

In Kenya è partito il primo treno merci sulla ferrovia che dallo scorso luglio collega il porto di Mombasa con Nairobi. Si tratta di un progetto costato 3,2 miliardi di dollari ed è il maggior progetto infrastrutturale del Kenya nei cinquant'anni della sua indipendenza. Per dare un'idea dell'impegno finanziario messo in campo, il costo è circa l'equivalente dei 3,3 miliardi di dollari stimati in principio per la realizzazione della terza via del cana-

le di Panama, anche se nel caso dell'infrastruttura americana la spesa è poi lievitata fino a 5,8 miliardi. Un altro dettaglio illustra l'importanza di quest'opera. È stata finanziata con denaro cinese ed è uno dei nodi della Nuova via della seta, che non si estende soltanto verso l'Europa, ma è un progetto che vuole connettere la Cina con tutti i mercati in cui sono interessati capitali cinesi.

La ferrovia permette di connettere il porto di Mombasa, via Nairobi, con paesi come Uganda, Ruanda, Burundi, la Repubblica democratica del Congo, il Sud Sudan e l'Etiopia. Lo scalo keniano si propone come hub dell'Africa orientale per i traffici con la Cina. La ferrovia era stata completata quest'estate da China road and bridges corporation, in anticipo rispetto al previsto. I 472 chilometri della nuova linea dovrebbero ridurre il tempo di percorrenza rispetto alla vecchia linea da 12 a 4 ore. Il primo viaggio si è compiuto in 9 ore, dalle 5 del mattino alle 14 del pomeriggio. Il convoglio di 52 vagoni è partito dalla stazione di Port Reitz Freight, a Mombasa, e ha raggiunto l'Inland container depot di Nairobi. Il governo ha detto che vuole trasferire su questa nuova linea il 40 per cento del traffico merci fra Mombasa e Nairobi. Le Ferrovie del Kenya applicano per la tratta una tariffa di 500 dollari per un container da 20 teu e di 700 dollari per uno da 40 teu di peso inferiore alle 30 tonnellate.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## La missione in Niger fa riaprire la Camera

*Senza unanimità, l'intervento militare non va in Commissione: seduta straordinaria il 17 gennaio*

ROMA Anche se le Camere sono sciolte, l'Aula di Montecitorio è convocata mercoledì 17 gennaio in «seduta straordinaria» per votare la deliberazione del consiglio dei Ministri del 28 dicembre che proroga 49 missioni internazionali già in corso e autorizza l'invio di 470 soldati in Niger, lungo una delle principali rotte desertiche dei trafficanti di esseri umani, dove da anni già operano i francesi e, in parte, anche i tedeschi.

L'annuncio della nuova, impegnativa missione in Africa era stato dato a Parigi dal presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, in occasione della sua ultima visita all'Eliseo.

Poi, a fine anno, c'è stata la deliberazione del governo che avrebbe anche potuto essere ratificata dalle commissioni Esteri e Difesa se ieri non si fossero messi di traverso M5S, Si, LeU e Lega: senza unanimità, infatti, è saltata la sede deliberante per le commissioni congiunte e così l'atto di indirizzo del Parlamento dovrà essere votato dall'Aula.

Ettore Rosato, capogruppo del Pd, si è espresso contro il voto in Aula «visto che le Camere sono state sciolte» dal presidente della Repubblica il 28 dicembre. Al Senato, invece, il regolamento è più rigido e grazie all'asse Partito democratico-Forza Italia sarà molto difficile che si raggiunga il quorum di un terzo dei componenti delle commissioni congiunte per chiedere il voto in Aula.

La nuova missione nell'ex colonia francese impegnerà i soldati italiani nella capitale Niamey - dove verranno addestrate le tre forze di polizia nigerine: Gendarmerie, Police Nationale, Garde Nationale - e nella zona di confine con la Libia (presumibilmente a Fort Madama, l'avamposto controllato dalla Legione straniera francese), lungo la rotta delle carovane dei trafficanti di esseri umani. I soldati impegnati saranno quasi 500, 130 i mezzi terrestri, due gli elicotteri. Per una spesa complessiva (fino al 30 settembre) di 30 milioni di euro.

L'area di intervento comprende anche la Mauritania, la Nigeria e il Benin per attività antiterrorismo contro Boko Haram. Il porto di Cotonou (Benin) potrà esser usato come principale punto di imbarco e sbarco con linee di comunicazione che attraverseranno Nigeria e Benin. Il contingente comprende: team per ricognizione e comando e controllo, team di addestratori, team sanitario, genio, unità informativa, sorveglianza e ricognizione a supporto delle operazioni (Isr).

## Entro il 2020 la Cina dominerà la containerizzazione

LIVORNO – Secondo una recente indagine condotta dallo studio legale internazionale Ince & Co., lo Stato cinese sarà entro il 2020 il maggior operatore di terminal per contenitori del mondo.

LIVORNO – Secondo una recente indagine condotta dallo studio legale internazionale Ince & Co., lo Stato cinese sarà entro il 2020 il maggior operatore di terminal per contenitori del mondo.

Nello studio si prevede che l'operatore marittimo nato dalla fusione di Cosco e China Shipping sarà in effetti il più grande operatore terminalistico, grazie agli investimenti nell'iniziativa One Belt One Road (Obor), dove circa 150 miliardi di dollari Usa vengono investiti annualmente per la costruzione di nuove strade, ferrovie e oleodotti.

Negli ultimi dodici mesi, venti miliardi di dollari sono stati investiti soltanto in porti e terminals.

«Se il 2017 è stato l'anno in cui l'Occidente si è reso conto della "Obor", il 2018 sarà l'anno in cui il suo impatto comincerà ad essere evidente e, anzi, già si notano i segni dei suoi effetti macroeconomici» ha detto Ton van den Bosch, direttore del settore porti e infrastrutture marittime di Ince & Co.

Secondo van den Bosche i piccoli operatori portuali potrebbero interrogarsi sulla loro sorte in questo settore nel prossimo futuro, considerati questi rapidi cambiamenti rapidi. «E' importante capire che nessuno è immune da questi sviluppi -ha detto van den Bosche – ma è anche vero che i piccoli operatori sono in grado di offrire opportunità commerciali per coloro che sanno approfittarne».

«La rapida crescita, l'espansione e la modernizzazione delle infrastrutture portuali nei Paesi emergenti e di frontiera sono diretta conseguenza dell'apertura di nuove rotte commerciali e della liberalizzazione dei mercati di consumo. Se i piccoli operatori saranno in grado di assicurarsi adeguati finanziamenti, avranno il potenziale per competere effettivamente con i grandi attori globali: le iniziative di maggior successo saranno quelle che poggeranno su strategie a lungo termine, costruite per assecondare le più ampie tendenze economiche» ha concluso van den Bosche.

## Autostrade del mare e trasporto merci, le Fs ci riprovano

Milazzo Puntuale ritorna l'ipotesi dell'autostrada del mare che possa collegare Milazzo con altri scali del Centro-Sud per il trasporto dei mezzi pesanti. Una via d'uscita che si cerca per sgravare lo scalo messinese dal gommato in transito sullo Stretto, soprattutto oggi che il porto di Messina si caratterizza sempre più per lo scalo di navi da crociera.

Nelle scorse settimane si è appreso del nuovo tentativo avanzato dalla società Blufferies del Gruppo Ferrovie dello Stato, già impegnato nello Stretto di Messina, di avviare, seppur a titolo sperimentale, un collegamento giornaliero da Milazzo con Gaeta per il trasporto merci. Già nel 2016 i vertici della società avevano manifestato tale volontà al sindaco Formica che però, a dire il vero, già allora e riteniamo anche adesso appare tutt'altro che disposto ad avallare l'iniziativa, che prevede l'impiego di un traghetto che sarebbe in grado di trasportare circa 100 mezzi a corsa. Numero questo evidentemente che comporterebbe un enorme carico sulle strade cittadine. Ma anche le forze politiche presenti in consiglio comunale sembrano essere in linea col pensiero del sindaco ritenendo che Milazzo potrebbe avere giovamento da un simile collegamento, soltanto se gli attracchi fossero fuori dal centro cittadino (vale a dire Giammoro, o in altra rada, esempio). Insomma quello che è stato sempre ribadito da venti anni a questa parte.

La linea dei sindaci, da Pino, passando per Nastasi, è stata sempre quella del "no" e addirittura si arrivò anche ad un consiglio comunale nel porto per ribadire tale avversione e furono firmate pure ordinanze che impedivano l'accesso alla via dei Mille ai mezzi pesanti, in concomitanza con le corse, all'epoca proposte da altre compagnie. L'ultima proposta dello stesso tenore risale al 2013 ed a farla fu la Pan Med, mettendo sul "piatto" anche l'assunzione di circa 30 persone, ma Carmelo Pino fu irremovibile e così tutto si arenò subito.

Di diverso avviso invece gli operatori del porto che ritengono tale proposta "una opportunità importante dal punto di vista occupazionale in un periodo di evidente crisi".