

Primo Piano:

- **Riforma dei porti - Nomine, contestazioni**

Dai Porti:

Trieste:

"...Il porto di Trieste gioca il derby turco..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...Navi, rotta di collisione col Governo..."
(Il Gazzettino Venziamestre)

Genova:

"...Sech e Messina, caccia ai soci..." (La Repubblica GE)

"...Grandi Manovre e partnership in porto..." (La Repubblica Ge)

Livorno:

"...Grandi Molini, l'Authority chiede il piano industriale..."
(Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Maersk sbarca a Civitavecchia con i container di banane (CFFT)..." (Corriere Marittimo)

Taranto:

"...Consegna lavori di dragaggio..." (Il Nautilus, Trasporto Europa, Quotidiano Taranto, Il Sole 24 Ore)

Gioia Tauro:

"...sull'Agenzia si gioca ancora a carte coperte..."
(Gazzetta del Sud)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

A GENOVA SI PROFILA L'IPOTESI DI PROVINCIALI IN ARRIVO DA LIVORNO

Segretari generali, nei porti comincia la caccia agli ex

I neo-presidenti cercano i "numeri due" rimasti senza incarico

IL RETROSCENA

I PROTAGONISTI

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Gli spifferi sulle banchine italiane soffiano addirittura l'esistenza di una lista: dieci nomi d'oro che il ministero dei Trasporti avrebbe raccolto per confortare neo-presidenti quasi-presidenti delle Autorità di sistema nella scelta dei loro segretari generali.

Una versione che Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministro Graziano Delrio bolla come «follia totale», ma che ha un suo nocciolo di verità: il decreto di riforma portuale richiede che il segretario generale sia scelto «tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore (...) nonché nelle materie amministrativo-contabili».

Insomma, per fare il segretario generale è meglio aver già fatto il segretario generale. Il ministero, in via del tutto informale, darebbe quindi alcune indicazioni ai presidenti che richiedano un confronto su questo tema, anche perché molti dei segretari di porti ora accorpatisi avevano presentato il curriculum all'epoca dell'in-



Massimo Provinciali



Francesco Messineo



Paolo Ferrandino

terpello estivo, quando il Mit raccolse 334 manifestazioni di interesse per le future presidenze delle Adsp. «Sui segretari - specifica Russo - non abbiamo voce in capitolo, la scelta rimane nelle mani del presidente che lo dovrà poi sottoporre all'approvazione del Comitato di gestione».

Fonti qualificate ipotizzano che se a Genova non dovesse prevalere l'ipotesi interna, il dirigente Marco Sanguineri (apprezzato da Confindustria Genova e Assologistica nazionale), il più papabile tornerebbe Massimo Provinciali, già segretario generale a Livorno, conosciuto al ministero e abile a muoversi in un porto che co-

me Genova-Savona è poliforme e frammentato (e con molti attori in comune: Gip, Spinelli, Msc, Forship-Corsica Ferries). A Livorno, il posto di Provinciali potrebbe essere preso da Luciano Guerrieri, almeno secondo gli auspici del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi. Sul fronte savonese, il già segretario Roberto Visintin non sarebbe orientato a farsi avanti per San Giorgio, ma va invece registrato che l'ex presidente del porto, Gianluigi Miazza, non rientrerà nel gruppo Ascheri.

A Spezia il favorito sarebbe l'ex finiano Gianfranco Borrini, a Civitavecchia arriverebbe la dirigente di Piombino Laura Mascii. A Napoli è diventato segretario Francesco Messineo, che prima di essere presidente di Carrara è stato numero due di Salerno. Occhi puntati su Francesco Di Sarcina, numero due di Messina, così come su Nicola Del Nobile (Carrara), Mario Mega (Bari, già testa a testa con Ugo Patroni Griffi alla presidenza dell'Adsp). Intanto anche il segretario generale di Assoport, Paolo Ferrandino, tra meno di una settimana si trasferirà a Ravenna per portare le sue competenze a servizio di Daniele Rossi.

© BY NCD AL CLIND RITRIBUZIONI

Perplessità sul curriculum di Musolino alla Camera, ma il Senato lo promuove

AUTORITÀ PORTUALE

Ma dove sta scritto che Pino Musolino «vanta un'approfondita conoscenza del sistema portuale veneziano», come afferma il ministro dei Trasporti Graziano Delrio? Lo ha scritto nella lettera con la quale richiede il parere alla commissione Trasporti della Camera sulla nomina alla presidenza del Porto. E almeno due parlamentari della commissione ieri, dopo aver letto il curriculum allegato dal ministro, hanno chiesto da quale riga Delrio capisca che Musolino conosce a fondo il porto veneziano. Per questo Sandro Biasotti di Forza Italia, ex presidente della Regione Liguria, ha giudicato quel curriculum non adatto, e Franco Bordo di Sel, ha invitato il Governo a ritirare la nomina.

Questo non significa che la prossima settimana, quando la commissione si riunirà di nuovo per votare, ci sarà una bocciatura di Pino Musolino. La maggioranza della commissione è Pd e non smentirà

certo la scelta del ministro dello stesso partito, per cui mercoledì prossimo Musolino supererà l'ultimo ostacolo che lo separa dal vertice della nuova Autorità di Sistema del Mare Adriatico Setten-

trionale, dopo che il governatore del Veneto Luca Zaia ha dato il suo assenso il 23 dicembre scorso, e ieri la commissione del Senato ha dato parere favorevole.

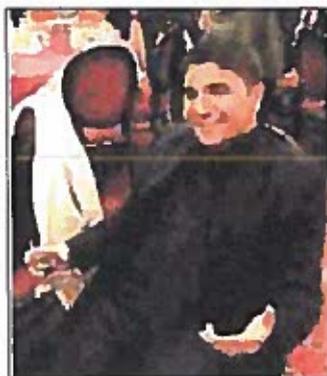
Rimane solo la perplessità di chi ha letto quel curriculum nel quale effettivamente non c'è una sola riga riferita alla sua conoscenza del porto di Venezia, fatta eccezione per il periodo, dal 2004 al 2008, passato a lavorare nella Posidonia Srl, società di servizi per il turismo nautico di cui era stato socio fondatore, e per la sua tesi di laurea a Bologna "Problemi e soluzioni relativi allo sviluppo infrastrutturale del Porto di Venezia". Del resto, sempre il ministro Delrio scrive ai parlamentari che Musolino vanta anche «una specifica professionalità nel settore del trasporto marittimo internazionale» e che per queste ragioni, «in questa fase di start-up del riformato assetto organizzativo» Musolino «può ben assi-

curare da subito la piena operatività della neo istituita Autorità di sistema portuale».

La «specificità professionalità» consiste nell'esperienza maturata nel ramo delle assicurazioni marittime e negli otto mesi di lavoro alla compagnia navale Hapag Lloyd Aktiengesellschaft a Singapore, dove si occupa di sinistri e minimizzazione delle esposizioni finanziarie. Un curriculum invidiabile per un giovane veneziano poliglotta che ai più, però, potrebbe sembrare difficilmente comparabile con le caratteristiche necessarie per governare un porto, senza volerlo andare a confrontare con quello del suo predecessore Paolo Costa.

Il veneziano Michele Mognato, componente della commissione Trasporti, nella seduta di ieri non ha voluto parlare di nomi ma degli enormi problemi veneziani (scavo dei canali, grandi navi, offshore, conca di navigazione, relazioni con gli altri scali adriatici a partire da Trieste) e, dato che la nuova legge affida forti poteri di indirizzo al Governo, si è chiesto quali disposizioni darà al nuovo presidente per salvare il nostro porto e le migliaia di posti di lavoro collegati. (e.t.)

© riproduzione riservata



DESIGNATO Pino Musolino

IL PORTO DI TRIESTE GIOCA IL DERBY TURCO

Istanbul conquista anche il terzo terminal. Samer: «Forte crescita»

di SILVIO MARANZANA

L'instabilità politica in Turchia non crea alcun contraccolpo sull'autostrada del mare per Trieste. «Che paradossalmente si sta rafforzando e si prepara a un balzo ancora più lungo per il 2018», afferma Enrico Samer che ha partecipazioni in due dei tre terminal triestini, capolinea di una rotta "creata" qualche decennio fa dalla sua famiglia. Oggi la Mezzaluna sventola su un'ampia porzione dello scalo e fa da traino a una stagione felice che ha visto il porto di Trieste stabilire il record italiano di treni complessivamente movimentati: sono stati 7.631 e hanno sancito il sorpasso su La Spezia, storicamente leader in questo settore. Con l'operazione completata all'inizio di dicembre i turchi hanno acquisito la maggioranza anche del terzo terminal, quello della Emt di Francesco Parisi sul Molo Sesto. Oggi si gioca dunque in acque triestine un derby turco di serie A marittima che vede confrontarsi in una concorrenza quasi spietata la Un ro-ro che ha come partner Samer su un'ampia area che comprende Riva Trilana e Molo Quinto e la Ekol in joint venture con Parisi. La stessa Un ro-ro ha acquisito proprio in questi giorni una terza compagnia turca, la Ulusoy che controlla, ancora con Samer a fianco, il terzo terminal che gestisce gli ormeggi compresi tra i Moli Sesto e Settimo.

Oggi sono venti i traghetti che settimanalmente uniscono la Turchia a Trieste: è l'autostrada per

traghetti ro-ro più affollata del Mediterraneo e la punta di diamante è il terminal di Un ro-ro - Samer. «Nel 2016 - riferisce Enrico Samer - abbiamo abbattuto il muro dei 200mila camion trasportati con una crescita del 2% rispetto all'anno precedente, in realtà un aumento ancora contenuto perché il reale balzo in avanti contiamo di farlo nel 2018. I traghetti settimanali da questo terminal sono comunque 12 e raggiungono 4 porti turchi: Mersin, Cesme, Ambarli e Pendik. Sta crescendo però anche il traffico di container caricati sui traghetti, novità di questi ultimi anni: nel 2016 ne abbiamo movimentati 30mila con una crescita del 5%». Si stanno moltiplicando anche i volumi e i trasporti eccezionali che utilizzano la rotta per raggiungere le destinazioni in Iran, Kazakistan e Azerbaigian. Paesi dai quali sono sempre più consistenti le richieste di forniture nell'ambito dell'implantistica.

I turchi per Trieste pensano in grande e a fronte di una nuova concessione di 25 anni che include anche il Terminal frutta rilevato dal Gruppo Gavio hanno incominciato a mettere in atto un investimento programmato di 12 milioni di euro. Il nuovo megaterminal, che punterà molto sull'intermodalità nave-ferrovia, tanto che è in programma una notevole crescita del numero dei treni verso varie località dell'Europa centro-orientale arriverà a occupare una superficie complessiva di oltre 174mila metri quadrati. Il progetto prevede tra l'altro, dopo la demolizione di un capannone sul Molo Quinto, la ripavimentazione dell'intera area del Molo Quin-

to (costo stimato in 3,3 milioni), che è già incominciata e il potenziamento ferroviario dello stesso per una spesa di 1,3 milioni che avverrà con la sistemazione del fascio di binari sulla Riva Nord (con realizzazione di una nuova via di corsa della lunghezza di 338 metri), e del loro collegamenti al parco ferroviario portuale, il che permetterà la formazione di rimorchi ferroviari cargo per il trasporto di container o trailer. È previsto anche il posizionamento di una gru transtainer di banchina del valore di 3,2 milioni che è già stata ordinata a una ditta austriaca e che sarà posizionata a fine autunno. «Inoltre due traghetti - aggiunge Samer - vengono ora sottoposti a lavori di allungamento al termine dei quali saranno in grado di trasportare ciascuno 300 camion». Samer si rammarica del fatto che Grimaldi non abbia accettato la collocazione a Monfalcone dei traghetti per la Grecia, ma ammette che un trasporto passeggeri verso la Turchia non viene nemmeno preso in considerazione oltre che per i tempi lunghi di percorrenza anche perché «l'indotto anche sulla città è molto superiore con il trasporto merci». Si dice complessivamente soddisfatto del trend che vede il porto di Trieste in rialzo in molti settori, vede con favore la realizzazione di una seconda Stazione marittima per le crociere in Porto vecchio e ritiene che prossimamente potranno essere sfruttate anche industrialmente sul Canale navigabile, le nuove aree di Punto franco che sono state spostate dal Porto vecchio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VENEZIA E intanto Pino Musolino passa l'esame al Senato per il Porto. Perplexità alla Camera

Navi, rotta di collisione col Governo

Brugnaro all'Unesco ha insistito su Tresse e Marittima, l'esecutivo resta fermo su Marghera

● CROCIERE

Si profila uno scontro tra Comune e Governo sulla soluzione che sarà presa per estromettere le grandi navi da crociera dal bacino di San Marco. All'Unesco, il sindaco Luigi Brugnaro ha continuato a parlare del suo progetto Tresse Nuovo, ma a Roma pensano ad altro. Il ministro

Delrio e il sottosegretario Barretta preferiscono un nuovo terminal a Porto Marghera.

● PORTO

La candidatura di Pino Musolino al Porto è passata senza problemi in Senato. In Commissione Trasporti della Camera, però, da esponenti di Sel e di Forza Italia sono state

avanzate riserve sulle competenze specifiche in materia di portualità veneziana. Nonostante un invito al Governo a ritirare la candidatura, nella prossima seduta la commissione voterà la fiducia a Musolino, essendo a maggioranza Pd, come il ministro che ha fatto la nomina.

Fullin e Trevisan alle pagine 11 e 111

**SALVAGUARDIA
DI VENEZIA**

L'INCONTRO

Il tema delle grandi navi centrale nel vertice di Parigi



LA LINEA

Il sindaco resta fermo su Tresse e Marittima

Crociere, Brugnaro non cambia rotta

Divergenze col Governo, che punta su Marghera. Ecco le carte giocate per convincere l'Unesco

Michele Fullin

VENEZIA

Di sicuro il vertice di martedì con l'Unesco ha sancito la fine di un anno di contrasti, ma non è ancora possibile dire che l'accordo sia su tutti i punti. Anzi, su uno in particolare non c'è neanche con il Governo italiano: le grandi navi da crociera. Il sindaco Luigi Brugnaro ribadisce in ogni sede che il raccordo Tresse Nuovo (tra il canale dei Petroli e il Vittorio Emanuele) è il progetto "voluto" dai cittadini con il voto del 2015 e che nessun'altra soluzione sarà accettata. «Le navi non passeranno più per San Marco - ha detto - dobbiamo mantenere la Marittima, perché lì sono stati fatti ingenti investimenti e ci sono più di 5 mila posti di lavoro». Al momento, però, del progetto Tresse Nuovo non c'è traccia al Ministero dell'Ambiente, dove ogni grande opera dev'essere sottoposta a valutazione di impatto ambientale (Via). In com-

missione Via a ieri c'erano solo il Venis Cruise 2.0 di De Piccoli-Duferco, promosso, il Contorta, sospeso, e il progetto Boato più altri, in fase di valutazione preliminare.

Il ministro Graziano Delrio punta su una soluzione diversa: un terminal passeggeri a Marghera, soluzione non invisa neanche al sindaco, ma solo a medio termine. Il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Barretta è anche lui sostenitore di Marghera, segno che questo è l'orientamento del Governo: «Inutile scavare nuovi canali, la Marittima può avere un futuro come porto per navi più piccole, per congressi e altre attività. Inoltre l'occupazione della Marittima non andrebbe persa, ma si aggiungerebbe a quella di Marghera o comunque si trasferirebbe. Pensiamo poi che l'ex prima zona industriale vivrebbe uno sviluppo interessante e sarebbe facilmente collegabile con l'aeroporto».

Ecco, intanto, di cosa si è parlato nel famoso documento

di 70 pagine, in risposta alle domande dell'Unesco.

CASE TURISTICHE - È stato ribadito che il problema è molto sentito oltre che per il calo di immobili residenziali anche per il proliferare di strutture che sfuggono alla tassazione. Il Comune sta premendo per una modifica della normativa per escludere la città dalla liberalizzazione del settore extralberghiero.

SERVIZI - Evidenziata la nuova raccolta porta a porta in uso a Dorsoduro e la progressiva estensione in due anni a tutta la città per ridurre la sporcizia in strada. E poi l'accesso prioritario nei pontili Actv per i titolari di carta "Venezia Unica" a beneficio di residenti e pendolari, gli accordi per il nuovo garage alla Marittima e il bicipark, la nuova pista ciclabile e lo spostamento del mercato ittico al Tronchetto.

SICUREZZA - Sono stati incrementati tutti i servizi in collaborazione tra la polizia locale e le forze dell'ordine di Stato. Aumentate l'attività antidroga e la presenza sul territorio. Parti-

- segue

to con il detto il controllo di vicinato, con oltre 2mila aderenti.

ECONOMIA - Progetti per la riqualificazione di Porto Marghera e delle periferie e banda ultralarga per attirare nuove aziende.

SPOPOLAMENTO - Piano di investimenti in manutenzione urbana e degli al-

loggi pubblici.

DECORO E RESTAURI - Restauri del ponte di Rialto, dell'Accademia (a breve), riordino delle occupazioni del suolo pubblico in accordo con la Soprintendenza, riordino delle spiagge, posa del nuovo ponte tra la stazione e l'Università a San Giobbe.

TRAFFICO ACQUEO - Qui il piatto piange un po' perché, al di là della richiesta di assumere come Città metropolitana i poteri e le risorse del Magistrato

alle Acque, non sono state rese note altre misure.

CULTURA - Sono state fatte presenti tutte le iniziative tese a valorizzare la fruizione di teatri, biblioteche e istituzioni culturali con prezzi agevolati e orari allargati. Per il merletto è stata avanzata proprio all'Unesco richiesta di tutela.

TURISMO - Sono in fase di conclusione le audizioni istituzionali degli autori dei progetti per la gestione dei flussi turistici: il Governo ha preso Venezia come sede di un progetto pilota a questo scopo.



D'ACCORDO O QUASI
Governo, Comune e Unesco sono d'accordo nel liberare il Bacino di San Marco dalle grandi navi. Tra Roma e Venezia resta però la divergenza sui progetti, con il Comune che punta su Tresse e Marittima e il Governo che insiste su Marghera.



GRANDI MANOVRE IN PORTO



Sech e Messina, caccia ai soci

MASSIMO MINELLA

Il mondo genovese dello shipping è in fermento, alla vigilia di operazioni che potrebbero ridisegnare contorni e contenuti e che coinvolgono "brand" di riferimento del settore con Sech, Msc, Messina. La grande crisi internazionale che

non ha certo risparmiato l'economia del mare, la progressiva concentrazione del "sco power" in un numero sempre più ridotto di manl, l'avanzata incontentibile dei fondi nel mercato del terminalismo marittimo sta creando sconvolgimenti inimmaginabili soltanto pochi anni fa.

SEGUE A PAGINA VI

IL RETROSCENA

Grandi manovre e partnership in porto

◀ DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

Genova non sembra certo esserne esente. Nel corso degli anni, sono stati in molti ad "annusare" il porto di Genova e ad avvicinare i suoi terminalisti, ma il mondo privato ha sempre retto nella sostanza alle offerte. Ora però i tempi stanno cambiando, e anche molto rapidamente. La sfida globale dello shipping, e in particolare quella del terminalismo marittimo, impone investimenti sempre più marcati. Già nei mesi scorsi, in una lunga intervista concessa a *Repubblica*, Augusto Cosulich, l'agente marittimo genovese a capo della più importante rete di agenzamento italiana, aveva parlato di progressiva "finanziarizzazione" del porto di Genova. Un futuro sempre più in mano alla finanza, insomma, desiderosa di sostituirsi alla mano privata che per prima in Italia si era sostituita al pubblico, a partire dagli anni Novanta. Sarebbe stato il 2017, aveva spiegato l'agente, l'anno di possibile svolta su questo fronte. Le manovre iniziate già da tempo attorno ai terminal e ai soggetti economici dello scalo sembrerebbero prefigurare questa ipotesi. Secondo quanto risulta a *Repubblica*, infatti, il Sech di Calata Sanità avrebbe da tempo avviato una trattativa per una partnership con un primario fondo inglese. Ancora da definire i futuri assetti societari, che non escluderebbero anche la cessione della maggioranza del capitale del gruppo genovese, ma che vedrebbe confermato operativamente il vertice manageriale alla guida dello storico terminal. Difficile infatti immaginare il contrario, visti i risultati raggiunti nel tempo. Il Sech guidato dall'agente marittimo Luigi Negri, una delle figure di riferimento della portualità, non solo genovese, si era sostituito al controllo pubblico. Da allora, gli anni Novanta, Negri e i suoi soci avevano messo a punto un piano di sviluppo che

non si è mai fermato, nemmeno quando il mercato ha dato robusti colpi di freno: nuove gru, piazzali più ampi, gestione della logistica dal porto al terminal interni e un accordo con la Msc di Gianluigi Aponte per la gestione comune del nuovo terminal di Calata Bettolo. E proprio il gruppo armatoriale che la famiglia Aponte gestisce da Ginevra, con interessi marittimi in ogni angolo del mondo, potrebbe firmare a Genova un'altra clamorosa operazione. Anche in questo caso il condizionale è d'obbligo, ma le rotte di Msc potrebbero presto incrociarsi con quelle di un altro protagonista della shipping, il gruppo armatoriale Messina. Da tempo, infatti, la famiglia al timone della compagnia sta valutando possibili alleanze con partner in grado di favorire la crescita. Il gruppo genovese non ha fermato il suo piano d'investimenti, cercando di fronteggiare nel miglior modo possibile una congiuntura di mercato ancora critica, che ha indotto la compagnia a far partire un piano di cassa integrazione. In parallelo, però, starebbe maturando una nuova trattativa con il gruppo Msc per un'alleanza a tutto campo sia sul fronte shipping che su quello del terminal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grandi Molini, l'Authority chiede il piano industriale



Lo stabilimento Grandi Molini in via Leonardo Da Vinci

LIVORNO

Fino a quando Grandi Molini non presenterà un piano industriale dove darà conto delle prospettive sia lato terra, sia lato mare delle sue attività rispetto all'utilizzo della banchina, l'Authority non manderà a bando i lavori di rifacimento. È quanto il Tirreno ha raccolto da fonti dell'Authority sulla spinosa questione della banchina in uso a Grandi Molini.

Come noto, l'azienda di via Leonardo da Vinci, specializzata nella produzione di farine di grano tenero e di semole di grano duro per l'industria alimentare e gli artigiani, ha ripreso l'attività a dicembre: con un sospiro di sollievo di tutta la città, e dei lavoratori soprattutto. Alle spalle l'iter di concordato e la cassa integrazione dal settembre 2015.

Nel novembre scorso la Regione, attraverso Gianfranco

Simoncini, consigliere del governatore Enrico Rossi, scrisse all'Authority chiedendo al segretario Massimo Provinciali aggiornamenti riguardo al rifacimento della banchina: lavori sul porto - scrisse - indispensabili, secondo la società, per garantire a Grandi Molini «un canale di approvvigionamento logistico strategico».

Ad oggi però, spiegano sempre in Authority, è stata riautorizzato l'art.16 della legge 84/94 per permettere di nuovo l'uso della banchina che era stato sospeso quando l'azienda andò in crisi e aprì la procedura di concordato. Ma per i lavori la palla, secondo l'ente portuale è in mano a Grandi Molini e al piano industriale che intende proporre. Evidente che da qui passa gran parte del futuro dell'azienda e delle prospettive di rilancio dell'impianto che ha una cinquantina di addetti.

Maersk sbarca a Civitavecchia con i container di banane (CFFT)

CIVITAVECCHIA - La scorsa settimana è arrivata a Civitavecchia la prima nave Maersk Line, si tratta del nuovo servizio container attivato per il trasporto delle banane Chiquita tra l'Ecuador e il Mediterraneo in soli 22 giorni. Una nave ogni settimana che dopo aver toccato il porto spagnolo di Algeciras, entra nel Mediterraneo facendo scalo nell'ordine a Vado Ligure, Civitavecchia e Napoli. Nel 2016 lo stesso servizio di trasporto era svolto dalla Cosiarma, ovvero la compagnia armatoriale del gruppo Orsero, colosso nella distribuzione di prodotti ortofrutticoli.

Da qualche anno però per il trasporto della frutta sta prendendo sempre maggiore consistenza il trasporto containerizzato, cosa che di fatto sta riducendo, ed in alcuni casi eliminando, il trasporto reefer convenzionale.

Lo spiega Steven Clerckx, amministratore delegato di CFFT Spa, la società Terminalistica che fornisce servizi di logistica integrata per la movimentazione, lo stoccaggio e la distribuzione su tutto il territorio italiano e nel Mediterraneo occidentale di prodotti alimentari, FFV (ortofrutticoli freschi) soprattutto banane e in parte minore ananas, nonché consigliere della NOORD NATIE, società belga leader nella logistica internazionale con sede ad Anversa.

A lui abbiamo rivolto l'intervista che segue, sia per conoscere i dettagli del nuovo servizio Maersk, ma anche per parlare di terminalismo e di shipping in generale. Al fianco di Clerckx abbiamo incontrato Sergio Serpente, consigliere di CFFT, ma anche protagonista della nascita dello stesso terminal di Civitavecchia.

Quale è esattamente l'attività di CFFT?

“Abbiamo differenti tipi di business, dalla nuova attività di Cargo logistics che fornisce servizi di supporto operativo alle operazioni di approvvigionamento per le navi da crociera sia a Civitavecchia che in tutta Italia, alla gestione dei prodotti alimentari e non alimentari presso terzi, passando dalla frutta sino ad arrivare alle proteine: carne, pesce, ecc. (sia esse conformi alle normative EU che non conformi normative alle normative EU).

- segue

Il nostro Terminal è infatti dotato di celle frigorifere, disponiamo di 1500 posizioni pallets a temperatura negativa (-25°), nonché di circa 6mila posizioni pallets a temperatura positiva, tra gli 0 e 14 gradi.

Come avete chiuso il 2016?

"Il 2016 si è concluso abbastanza bene, sia con il lavoro container, ovvero con CMA-CGM e MSC e sia con il lavoro convenzionale svolto con Cosiarma. Per il 2017 prevediamo di avere lo stesso volume di traffico, ma al 100% containerizzato, abbiamo perso Cosiarma ma abbiamo sopperito a questa mancanza con l'acquisito dei volumi in transito con la linea Maersk".

Quali sono le altre compagnie armatoriali con cui lavorate?

"Oltre a Maersk che ha potenziato Civitavecchia, abbiamo servizi con CMA-CGM, MSC e con Hapag-Lloyd".

Interviene Sergio Serpente:

"Queste compagnie, eccetto MSC", "sono arrivate a Civitavecchia sulla spinta data dal traffico di banane appartenenti ai più grandi brand del settore, come Delmonte, Dole, Chiquita, Orsero".

Perché il passaggio dalle navi convenzionali a quelle containerizzate è così recente per la frutta?

"La containerizzazione della frutta ad Anversa e Rotterdam è iniziata nel 1995, mentre in Italia i primi container di banane sono arrivati soltanto nel 2000, i grandi volumi solo nel 2011. La risposta a questo ritardo sta nei tempi di transit time, ad Anversa e Rotterdam la nave convenzionale e i container avevano 15-17 giorni di transit time, in Italia invece non essendo presenti grandi Terminal container che ricevono navi dirette dal Centro America si necessita di un transhipment intermedio, allungando quindi il transit time a 25/27 giorni, cosa che per la merce fresca non era assolutamente ipotizzabile. Oggi grazie alle nuove linee container e all'utilizzo delle tecnologie che consentono il trasporto delle merci in atmosfera controllata di viaggio della merce, nonché quello dell'umidità si ha la possibilità di trasportare le banane in Italia in 20/22 giorni, mettendo così a disposizione della rete commerciale italiana, prodotti sempre più freschi e quindi qualitativamente superiori".

Oggi lo sdoganamento del pallet è diverso da quello dei container?

"No di fatto non c'è nessuna differenza, una volta avrei detto sicuramente di sì, oggi invece grazie alla telematizzazione ormai diffusa a livello europeo la situazione è molto migliorata.

Dal punto di vista dei costi qual è il più conveniente?

"I noli oggi sono talmente competitivi che il container offre maggiore convenienza rispetto ai costi di una nave convenzionale. Inoltre con la containerizzazione la fornitura di prodotti si adatta perfettamente alla domanda, cosa che con il convenzionale non è possibile. Per esempio in estate in Italia la richiesta di frutta (banane) diminuisce, quindi il numero di contenitori che arrivano è minore rispetto a quello invernale. Per assurdo se in inverno arrivano 100 container su di una nave, in estate ne possono arrivare soltanto 25, cosa che con il convenzionale non è possibile".

CFFT si rivolge a quale mercato?

"Il nostro mercato di riferimento è sia quello agroalimentare che quello del settore alimentare a temperatura controllata del centro sud Italia".

Come è suddiviso il mercato dell'import delle banane?

"In Italia la situazione dell'import delle banane è frammentata, proprio per economizzare i flussi ed i costi del trasporto su gomma. Al nord c'è il Terminal di Vado Ligure, al centro sud c'è CFFT e per alcuni marchi anche a Salerno c'è un terminal funzionante".

”.

Come è cresciuta l'attività di CFFT negli anni?

“Abbiamo iniziato nel 2007 con 80 mila tonnellate, nel 2008 siamo saliti a 130 mila, nel 2015 a 170 mila e nel 2016 abbiamo movimentato circa 200 mila tonnellate. Per quest'anno abbiamo lo stesso obiettivo, senza contare lo sviluppo di tutto il resto dei progetti che abbiamo in cantiere”.

Interviene Serpente: “La lungimiranza di CFFT è stata quella di diversificarsi, per questo gestiamo la frutta ed i servizi alle navi da crociera. La lungimiranza è stata di essere un terminalista puro e neutrale”.

passa prima che esca?

Quando arriva la merce in banchina quanto tempo
“La rotazione della merce è solitamente settimanale, nell'arco della settimana stessa la merce viene introdotta in magazzino, lavorata e consegnata”.

Come nascono gli accordi con le compagnie armatoriali, per esempio il caso Maersk? “In questo specifico caso è un business tra la Chiquita e la Maersk, ovvero è la Chiquita che dice a Maersk di consegnare a Civitavecchia ed è Maersk che si attiva per poter soddisfare la richiesta del cliente”.

Quali sono i motivi per cui scelgono voi piuttosto che un altro terminal in un altro porto?

Risponde Serpente: “Ci scelgono per la celerità, per come è situato il terminal e per la qualità del servizio finale da noi svolto”.

Clercks continua: “Inizia con la pressione delle catene di supermercati ai fornitori, questa pressione fa cambiare direzione all'importatore, in pratica è tutto legato ai costi della logistica, meno chilometri si percorrono e quindi meno costi si sopportano”.

Con quale percentuale si divide il vostro business: tra banane e servizi alle navi da crociera?

“Senza l'attività di spedizione e senza quella delle crociere e solo con il traffico della frutta sarebbe difficile sopravvivere per un terminal portuale, se manca il volume critico tutto l'anno allora è impossibile rimanere sul mercato. I costi per operare sono molto elevati e purtroppo legati a servizi indispensabili, come per esempio l'elettricità, la manodopera, le tasse, ecc. Posso però dire con certezza che ad oggi il nostro volume di affari è legato per il 70% alla frutta e per il restante 30% agli altri business”.

Quali sono le difficoltà legate ai servizi alle navi da crociera?

“Per imbarcare un camion di merce/provviste c'è bisogno di emettere o gestire tantissimi documenti sia doganali che sanitari e non solo. Questo perché un camion diretto ad una nave contiene molte tipologie di prodotti, ognuna con le proprie peculiarità, tutte da conoscere e gestire. Per un camion di banane invece tutto è più facile”.

quali sono le caratteristiche del vostro lavoro?

Risponde Serpente: “Il Terminal CFFT è situato in banchina, cosa che ci consente di selezionare e controllare la merce in magazzino, per poi consegnarla alla nave. Per l'armatore è un costo minore in quanto la velocità operativa consente di abbattere i tempi di scarico e di consegna di circa il 40% con tutto quello che ne deriva dopo, nonché di ottimizzare il tempo necessario a bordo per la gestione delle stive”.

A Civitavecchia la frutta arriva solo containerizzata o anche su navi convenzionali?

“Il 2017 sarà il primo anno che lavoriamo la frutta solo containerizzata o almeno così sembra”. **Quali sono le differenze maggiori con il Nord Europa nella vostra attività?**

“L'Italia oggi ha raggiunto un ottimo standard operativo nella gestione doganale delle merci, maturando però un certo ritardo rispetto al Nord Europa. A mio parere la causa di questo ritardo è individuabile nella vostra pesante burocrazia”.

- segue

Quali sono le difficoltà che vive il terminalista nel nostro paese?

"In Italia ci sono tante leggi e cavilli talvolta quasi discordanti l'una con l'altra e ci sono tanti forse troppi interlocutori diversi con cui discutere. Un esempio su tutto è che in Belgio il mondo doganale è digitale, non usiamo carta ormai da anni, le prime applicazioni dell'AEO risalgono a circa 7 anni fa, in Italia invece l'AEO è un concetto molto attuale ed in crescita soltanto in questi ultimi anni e tutte le pratiche sono ancora cartacee e legate quindi alla presenza fisica degli operatori della dogana.

Serpente aggiunge "Il mondo oggi ruota attorno alla logistica, in Italia l'85% della merce transita nei porti, cosa che quindi richiederebbe una politica dei porti molto più aggressiva".

Il Nautilus

Porto di Taranto: consegna lavori di dragaggio



TARANTO – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha dato avvio in data 25/01/2017 ai lavori denominati "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm³ di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto". I lavori avranno una durata di circa un anno e sono stati affidati alla Astaldi SpA.

L'intervento prevede come principale oggetto il dragaggio dei sedimenti presenti nello specchio d'acqua antistante il Molo Polisettoriale del Porto di Taranto e la realizzazione di una cassa di colmata, posta in radice al V Sporgente, in cui verranno refluiti i sedimenti dragati. Il dragaggio verrà effettuato sia a fini ambientali, cioè per la rimozione dei sedimenti risultati contaminati dalla caratterizzazione ISPRA (valori di contaminazione maggiori dei limiti di intervento), sia a fini di infrastrutturazione portuale, per consentire l'attracco delle navi di ultima generazione che necessitano una profondità del fondale di -16.50 m s.l.m.m.

Al termine dei lavori, si potrà disporre inoltre di una nuova banchina di lunghezza pari a 430 m. realizzata sul margine della cassa di colmata posta in radice al V Sporgente.

L'Opera si inserisce tra i fondamentali interventi previsti nel D.P.C.M. 17.02.2012 di nomina del Commissario Straordinario del Porto di Taranto. L'urgente realizzazione, nel pubblico interesse, dell'Opera Marittima/Infrastrutturale di che trattasi riveste la massima rilevanza strategica non solo per lo Scalo Jonico, ma anche per l'intera portualità Nazionale, oltre che rilevante interesse per le implicazioni occupazionali ed i connessi riflessi sociali.

Il completamento dei lavori di ammodernamento e riqualificazione della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale, previsti per la primavera 2017, unito alla realizzazione dei dragaggi dei fondali del Molo Polisettoriale consentono al porto di Taranto di acquisire la disponibilità di una infrastruttura dall'alta performance e dalle grandi capacità, potendo disporre di 2.100 m di banchina ed 1 M m² di piazzale dotati di 5 binari ferroviari di oltre 1.000 m, direttamente collegati con la rete ferroviaria nazionale. Tale circostanza consentirà all'AdSP del Mar Ionio di avviare una più chiara ed autorevole interlocuzione con i principali operatori internazionali, potenzialmente interessati all'utilizzo dello scalo jonico.

Nuovi dragaggi al Polisettoriale di Taranto

Il 25 gennaio 2017, l'AsP Mar Ionio ha avviato i lavori per l'escavo di 2,3 milioni di metri cubi di sedimenti, per consentire l'attracco di navi più grandi.

L'AsP ha affidato i cantieri alla Astaldi, che ha un anno per terminare i dragaggi e costruire la cassa di colmata in radice al V sporgente del Molo Polisettoriale, che conterrà i sedimenti scavati. Il dragaggio ha due funzioni: rimuovere dal fondale materiali contaminati e aumentare la profondità del fondale fino a 16,5 metri, permettendo così l'attracco di navi più grandi. Inoltre, sorgerà una nuova banchina lunga 430 metri sul margine della cassa di colmata.

La prossima primavera dovrebbero partire anche i lavori di ammodernamento e riqualificazione dell'intero Molo Polisettoriale. Al termine, il porto di Taranto dovrebbe disporre di 2,1 chilometri di banchina e un

Lavori pubblici

Iniziati i dragaggi

● L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha dato avvio ai lavori denominati «Interventi per il dragaggio di sedimenti in area Molo Polsettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del porto di Taranto». I lavori avranno una durata di circa un anno e sono stati affidati alla Astaldi Spa. L'intervento prevede come principale oggetto il dragaggio dei sedimenti presenti nello specchio d'acqua antistante il Molo Polsettoriale e la realizzazione di una cassa di colmata, posta in radice al V Sporgente, in cui verranno reffuiti i sedimenti dragati. Il dragaggio, spiega una nota dell'Autorità di sistema, verrà effettuato «sia a fini ambientali, cioè per la rimozione dei sedimenti risultati contaminati dalla caratterizzazione Ispra (valori di contaminazione maggiori dei limiti di intervento), sia a fini di infrastrutturazione portuale, per consentire l'attracco delle navi di ultima generazione che necessitano una profondità del fondale di -16,50 metri». Al termine dei lavori, si potrà disporre inoltre di una nuova banchina di lunghezza pari a 430 metri realizzata sul margine della cassa di colmata posta in radice al V Sporgente. I lavori di ammodernamento e riqualificazione della banchina di ormeggio del Molo Polsettoriale dovrebbero essere completati in primavera.

Al via i dragaggi nel porto di Taranto

Si sblocca un altro cantiere nel porto di Taranto. A metà della prossima settimana verranno consegnati all'impresa Astaldi i lavori relativi ai dragaggi nella zona di mare antistante il molo polisettoriale e alla costruzione della vasca di colmata dove immettere i sedimenti. Il provveditorato alle Opere marittime di Bari ha dato l'ultimo via libera nei giorni scorsi. Dragaggio dei fondali, per avere una profondità maggiore dello specchio di mare dove attraccano le navi, e ammodernamento della banchina, sono i due interventi più importanti legati al rilancio del molo polisettoriale e alla più generale ripresa del porto pugliese, peraltro già cominciata col traffico del 2016.

Questi sono anche gli interventi che, anni fa, aveva chiesto Evergreen, che poi tra la fine del 2014 e la prima parte del 2015 ha definitivamente lasciato il porto contestando gli enormi ritardi nell'esecuzione delle opere. Frenati da varie cause: burocratiche, progettuali e tecniche. Ma anche contenziosi legali. I dragaggi, per esempio, furono appaltati a fine 2014 ad Astaldi e subito stoppati da un ricorso alla giustizia amministrativa. Se ne venne a capo all'inizio del 2015: l'appalto fu confermato ad Astaldi e il ricorso dell'impresa concorrente rigettato, ma emersero questioni tecniche che hanno reso necessaria una modifica del progetto approntato dalla società pubblica Sogesid.

Per quanto riguarda l'ammodernamento del molo polisettoriale, a marzo dovrebbero essere consegnati gli ulteriori 600 metri dopo i primi 600 ultimati a fine luglio. Il molo polisettoriale è quella grande infrastruttura, dotata di gru sulla banchina, per la quale l'Autorità portuale sta cercando nuovi operatori dopo l'abbandono di

- segue

Taranto container terminal, di cui faceva parte Evergreen, e dopo lo stop, nei mesi scorsi, al

progetto del consorzio Ulisse per mancanza, secondo l'Authority, dei requisiti necessari. Per l'individuazione di possibili concessionari, a febbraio 2016 l'Authority lanciò anche un bando. Arrivarono due proposte: quella del consorzio Ulisse, bocciata nel corso della procedura, e quella di Italcave, scartata già nella fase iniziale. Intanto il consorzio Ulisse si è sciolto. Ne facevano parte Saga Italia, del gruppo Bollorè, Ionian shipping consortium, Tecnomec engineering e Taranto iniziative produttive. Venuta meno Saga in estate, erano rimasti gli altri partner. E probabilmente il defilarsi di un socio di peso come Saga ha portato tra l'altro la commissione dell'Authority a respingere la proposta del consorzio. Ma se Ulisse ha ammainato la bandiera ed ha anche rinunciato a muovere causa al Tar contro l'Authority per l'esclusione dal bando per il polisettoriale, Taranto Ionian Shipping, espressione di 14 imprese portuali, resta in piedi e rilancia. «Ripartiamo – dice Rinaldo Melucci di Ionian Shipping Consortium – dal nostro progetto oil e gas, ovvero movimentazione, in un quadro di logistica industriale, di tutto ciò che in termini di apparecchiature e componentistica serve a gasdotti ed oleodotti.

C'è un mercato che, attraverso, la posizione geografica del porto di Taranto, si può cercare di presidiare. Il progetto lo avevamo presentato come consorzio Ulisse per il molo polisettoriale. Adesso lo calibreremo diversamente, affidandolo ad un nuovo soggetto, ma soprattutto punteremo su un'area diversa del porto e non più sul polisettoriale perchè ci è stato detto chiaramente che i 1.200 metri centrali della banchina, tra i 600 già ammodernati e gli altri 600 in corso lavori, non ci possono essere affidati. Noi però scommettiamo sulla validità del progetto e lo riproponiamo per un'area diversa».

La società che gestisce lo scalo presenta alle organizzazioni sindacali gli interventi infrastrutturali contenuti nel piano industriale

Porto di Gioia Tauro, sull' Agenzia si gioca ancora a carte coperte

Sarà modificato anche il sistema di governance Sul futuro occupazionale di 400 lavoratori tutto rinviato a metà febbraio

Alfonso Naso reggio calabria Impegni in investimenti infrastrutturali e avvio (finalmente!) del gateway ferroviario (sarà utile?). La società Medcenter Container Terminal che gestisce il porto di Gioia Tauro ha le idee chiare su dove si deve intervenire per potenziare lo scalo e sulla sua nuova organizzazione manageriale mentre è attendista sullo scenario occupazionale. Sull' Agenzia del lavoro portuale ancora si gioca a carte scoperte e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali accettano un altro rinvio sulle future prospettive.

Ieri i vertici della società con in testa Antonio Testi hanno incontrato in mattinata i rappresentanti di Cgil, Cisl, Uil e Ugl, mentre nel pomeriggio è toccato agli autonomi del Sul. La riunione di ieri segue addirittura quella del 17 novembre scorso in relazione alle azioni che saranno messe in atto per garantire sicurezza e allo stesso tempo far aumentare le performance dello scalo. Interventi già programmati da tempo ma che adesso sono stati ufficializzati in un piano industriale presentato ma che ancora non è stato formalmente approvato. E infatti nel vertice di ieri Medcenter ha dato informativa in merito al piano industriale e ha fatto solo qualche

accenno all' Agenzia del lavoro portuale da poco licenziata dal Governo ma ancora nei fatti non operativa perché priva di risorse finanziarie definite e versate.

Nel piano industriale di Medcenter, così come riportato alle organizzazioni sindacali, ci sarà una serie di investimenti per quanto riguarda i mezzi operativi nel piazzale di lavorazione di container e navi (acquisto 10 carrelli ed altri 10 in revamping, 6 gru di banchina in revamping), inoltre si effettuerà il rifacimento del manto stradale in piazzale utilizzando come materiale il calcestruzzo. Il piano industriale è stato approvato 10 giorni fa ma deve ancora ottenere l' ok del Consiglio di Amministrazione. Relativamente al gateway ferroviario è stato annunciato che entro la fine di febbraio dovranno cominciare i lavori e che in 20 mesi dovrà essere operativo.

- segue

Novità anche sul fronte organizzativo interno: nello scacchiere societario non esisterà più la figura di un amministratore delegato ma di un direttore generale e consigliere. Esisterà il sistema di doppia firma in capo ai dirigenti per autorizzare le azioni/ acquisti. Solo qualche cenno, come detto prima, sugli scenari futuri dei lavoratori. Infatti, per quanto riguarda l' Agenzia del lavoro portuale e la riduzione del numero degli esuberanti, si entrerà nel merito dopo la metà di febbraio. Saranno redatti schemi con i quali saranno poi sviluppate le azioni di passaggio dei dipendenti portuali ma su questo specifico tema si deve ancora attendere.

La società, intanto, prosegue la sua azione di snellimento di costi e sta intervenendo per puntellare i conti che negli ultimi anni hanno mostrato segni di cedimento con perdite milionarie che hanno inciso pesantemente anche sui progetti infrastrutturali che sono necessari nel porto di Gioia Tauro.

ALFONSO NASO

Turismo e sviluppo economico

Porticcioli, aumenta l'interesse Imprenditori pronti a investire

La città può contare su 560 posti barca, ma la domanda è in crescita

Milazzo Cresce l'interesse per i porti turistici. I 560 posti a disposizione sono decisamente insufficienti nel periodo estivo e dunque i privati sono pronti ad investire sia nella zona del lungomare Garibaldi, sia in via Acqueviola. E ciò aspettando sempre gli intenti del Comune che è impegnato a farsi finanziare un ecoporto di fronte al Municipio, nell'area antistante il complesso Diana.

I "numeri" degli ultimi anni di Milazzo soprattutto nel periodo maggio-settembre rappresentano una forte motivazione per chi ha deciso di attrezzarsi con la politica dei pontili galleggianti, che presuppone la presenza di una baia pronta ad accoglierli.

È l'esempio di Vaccarella, dove alla realtà esistente, è prossima ad aggiungersene un'altra, verosimilmente nella prossima stagione, ma altre due richieste sono state presentate al Demanio per realizzare un porticciolo nello specchio acqueo antistante la via Cristoforo Colombo e un altro addirittura nella zona di Acqueviola. Un porticciolo in grado di garantire anche servizio di supporto alle imbarcazioni. «Non c'è dubbio che la presenza di altre strutture è importante - affermano i rappresentanti del porticciolo Poseidon ubicato nella parte finale di

Vaccarella che da quasi un ventennio accoglie a circa 160 imbarcazioni da 7 a 35 metri -. Nel periodo invernale ovviamente restano solo i natanti dei nostri clienti della zona, ma in estate spesso siamo costretti a non poter accogliere le tante richieste che quotidianamente arrivano».

Stesso discorso per il porticciolo di "Santa Maria Maggiore" operativo dal 2008 che può accogliere circa 200 imbarcazioni nel periodo estivo. Nel "porto storico" poi il più protetto "Marina del Nettuno".

Tralasciando le Eolie, che meritano una riflessione a parte, va chiarito che intanto c'è una disponibilità di 2044 posti barca. In questo calcolo, va inserita la grossa realtà del porto turistico di Marina di Portorosa con 700 posti barca, utilizzato in larga misura come porto-ricovero, quindi 560 a Milazzo, 121 a Oliveri, 50 a Patti, 240 a Gioiosa, compreso San Giorgio, 25 a Piraino, 180 a Capo d'Orlando, 143 a S. Agata, 25 a Caronia. Un quadro in espansione. Meno impegnativa, tesa soprattutto a sfruttare le richieste di un "diportismo fatto in casa" è la politica dei pontili galleggianti, che presuppone la presenza

di una baia pronta ad accoglierli.

(g.p.)

DEVE SUPERARE L' ESAME DELL' AULA

Camalli, in Parlamento un testo "salva compagnie"

Emendamento firmato da Tullo e Biasotti

GENOVA. Lo stato di emergenza non c' è solo a Gioia Tauro e Taranto. Anche Genova ha urgenze che assillano il lavoro in banchina. E la Culmv, insieme con la Pippo Rebagliati di Savona e i carbuñé di Tirreno Bianchi, stanno ancora cercando una soluzione strutturale: lacre azione del pool tra Genova e la compagnia savonese. Nel mentre però i camalli cercano un ponte per arrivare a quel traguardo. Nei giorni scorsi, complice una serie di incontri, si è fatta largo l' idea di rivitalizzare il provvedimento "salva compagnie". I deputati liguri, ascoltati i camalli, provano a puntare tutto su un nuovo emendamento che dia nuova vita al 15 -bis, l' articolo che garantisce soldi alle compagnie in cambio di formazione. E ora, dopo aver ottenuto l' ammissibilità, l' emendamento potrà essere discusso in commissione Trasporti alla Camera martedì prossimo.

Il provvedimento porta la firma di Mario Tullo, l' artefice del primo "salva compagnie" e, tra gli altri, di Sandro Biasotti, a testimonianza del lavoro trasversale. Con l' aggiunta di un comma al decreto che istituisce le agenzie per Taranto e Gioia Tauro, si rivitalizza l' articolo

che ha sostenuto le compagnie negli anni scorsi. Anche il governo sarebbe d' accordo e Del Basso De Caro, sottosegretario al Mit, avrebbe appoggiato l' iniziativa.

L' emendamento contiene alcune novità: chiarisce, ad esempio, che anche i carbuñé possono usufruire dell' iniziativa. I soldi, garantiti dall' Autorità di sistema portuale nella misura del 15% delle entrate andrebbero principalmente alla formazione, ma aiuterebbero a rendere più sereno il percorso verso la fusione delle compagnie e garantirebbero un respiro di due anni.

Dall' Autorità di sistema portuale ligure non ci sarebbero resistenze, anzi. È prevista anche l' eliminazione della clausola che imponeva la riduzione del 5% del personale, perché, si dice, non c' è più nessuno da far uscire dagli organici. L' ostacolo più difficile da superare è in Parlamento: il traguardo non è scontato, anche se a firmare l' emendamento non sono stati solo i deputati liguri, ma se non passa questa volta il provvedimento potrebbe essere ripresentato in futuro. E poi, si fa notare, la misura servirebbe anche per tutti gli altri porti italiani, non solo per Genova.

SIMONE GALLOTTI

LAVORI IN DIRITTURA D'ARRIVO CON PIÙ DI UN ANNO DI RITARDO

Marsiglia, bacino 10 pronto ad aprile

La presidente del porto: «Ristrutturazione della vasca complicata e sfortunata»

Il bacino di riparazione navale numero 10 del porto di Marsiglia verrà inaugurato il prossimo aprile. Il bacino avrebbe dovuto essere consegnato già nel settembre scorso, ma un guasto alla sala pompe ha ritardato i lavori. Finora non era stata comunicata l'entità del danno né i tempi necessario per ripararlo. Dopo cinque mesi di incertezza, Christine Cabau Woelrel, presidente del Grand port maritime de Marseille (Gpm), ha annunciato al sito "Mer-et-Marin" che i lavori sono in dirittura d'arrivo. Questo significa che si potrà finalmente fissare una data per la consegna al nuovo concessionario, il Chantier naval de Marseille (Cnm). Il cantiere Cnm, che gestisce già i bacini 8 e 9 di Marsiglia, è controllato dalla genovese San Giorgio al Porto. Da agosto 2016 è entrata nella compagine societaria anche la compagnia Costa Crociere (gruppo Carnival), che ha acquisito il 33,3 per cento delle

quote. Dal prossimo aprile potrà essere utilizzata anche la vasca 10, la più grande del Mediterraneo, lunga 465 metri e larga 85. Nella notte fra il 25 e il 26 agosto 2016 la rottura di una conduttura ha provocato l'allagamento della sala pompe del bacino. La scoperta tempestiva del danno e l'utilizzo di pompe di soccorso hanno permesso di evitare danni peggiori ai macchinari. Il Gpm aveva avviato un'indagine tecnica, di cui finora non si conoscono i risultati. Nei giorni successivi all'allagamento, che si è verificato poche settimane prima della data prevista per la consegna e pochi giorni dopo l'ingresso di Costa nella società, un esperto citato dal giornale francese "La Provence" aveva spiegato che «se la sala delle pompe fosse stata completamente invasa dall'acqua, il bacino sarebbe stato indisponibile per ancora almeno un anno», aggiungendo che «è stata quasi una fortuna che l'incidente sia avvenuto durante le prove e non in piena attività, con la nave di un cliente nella va-

scia». I lavori al bacino hanno avuto un percorso travagliato. In origine infatti la consegna era prevista addirittura per il settembre del 2015. Sei mesi prima, a marzo 2015, si era però verificato un altro incidente che aveva danneggiato il portellone galleggiante della vasca. Di qui la decisione di spostare l'inaugurazione a settembre o ottobre 2016.

«A nessuno dovuto aprire a ottobre, ma - ha affermato Cabau Woelrel - il 26 agosto una perdita della tubatura ha allagato la nuova stazione di pompaggio, che era quasi terminata. Questo incidente ha immerso una parte delle pompe e delle installazioni elettriche e si è resa necessaria la sostituzione di alcune attrezzature». La riparazione di questa stazione «è - ha proseguito la presidente - l'ultimo elemento che rimane da risolvere perché il bacino si innesca in funzione». A proposito della ristrutturazione del bacino 10, che prima dell'assegnazione a San Giorgio del Porto era inutilizzato

da diversi anni, Cabau Woelrel ha detto che «è stato un lavoro complicato e sfortunato» aggiungendo che «grazie a questa nuova vasca potremo sviluppare una nuova dimensione per l'attività di riparazione navale che, oltre alle maggiori navi da crociera, potrà accogliere piattaforme offshore e grandi petroliere (vlcc)».

Lo sviluppo dell'attività a Marsiglia è un'occasione persa per Genova. Già oggi San Giorgio al Porto manda le maggiori navi da crociera a Marsiglia. Nelle scorse settimane l'amministratore delegato del cantiere, Ferdinando Garre, aveva lanciato l'allarme per il disinteresse genovese verso la propria industria navale. «Se la città non crede nel settore delle riparazioni - aveva detto Garre al "Secolo XIX" - qualcuno lo dica apertamente. Questo settore può ancora avere futuro. Ma tutto deve passare dalla privatizzazione della società Ente Bacini, operazione che sta andando avanti da anni senza risultati».

Alberto Ghiara



L'area delle riparazioni navali nel porto di Marsiglia

El puerto de Barcelona estrecha relaciones con Oriente Medio en la conferencia Trans Middle East 2017



Teherán acoge la principal feria portuaria de Oriente Medio hasta hoy miércoles

El puerto de Barcelona participa hasta hoy en la conferencia Trans Middle East 2017, la principal feria portuaria de Oriente Medio, que se celebra en Teherán (Irán), con el *sales manager* del enclave, Carles Mayol, como representante al encuentro.

Además de promocionar los servicios que ofrecen el puerto de Barcelona y sus operadores, uno de los principales objetivos de la infraestructura catalana en la conferencia es potenciar la relación comercial con el mercado de Oriente Medio. En este sentido, la zona del Golfo Pérsico y Arabia Saudí tiene un importante tráfico de graneles líquidos (químicos y petrolíferos) con el Puerto de Barcelona y está experimentando un importante crecimiento en el tráfico de contenedores y de

vehículos nuevos.

Concretamente, una de las prioridades comerciales en el encuentro es Irán, tras el reciente desbloqueo económico del país. En este sentido, para dar apoyo a las empresas catalanas interesadas en entablar relaciones comerciales con Irán, el mes de diciembre se estableció en el Edificio Blau Port del puerto de Barcelona la nueva delegación para Catalunya de la Cámara de Comercio e Industria Hispano Iraní, encabezada por Leovigildo Pareja, también presidente de la compañía transitaria LeoProex.

El objetivo de esta delegación es ofrecer apoyo a las compañías que quieran operar comercialmente con Irán un país que presenta amplias posibilidades de crecimiento, centrando sus esfuerzos en el fomento de

nuevas estrategias de concentración y cooperación que permitan la internacionalización de la pequeña y mediana empresa.

Un escenario cambiante

Hoy, en el marco del ciclo de conferencias de la feria, el *sales manager* del puerto de Barcelona presentará las infraestructuras portuarias y logísticas y la oferta y calidad de los servicios que sitúan a Barcelona como la puerta Sur de Europa y *hub* de distribución euromediterráneo. Bajo el título «Challenges faced by ports in the scenario of changing shipping alliances», Carles Mayol expondrá también en su conferencia las actuales alianzas del sector marítimo, su previsión de reorganización a

partir de abril del 2017 y cómo se adapta el enclave en el marco de este escenario cambiante.

Trans Middle East 2017

La conferencia Trans Middle East, patrocinada por la Organización Marítima y Portuaria de Irán (PMO, por sus siglas en inglés), celebra este año su 14ª edición consolidada como la primera feria portuaria de la región. El encuentro reúne 400 ejecutivos y máximos responsables de puertos (operadores y gestores portuarios), armadores, transitarios, compañías de logística, operadores ferroviarios, importadores y exportadores, asociaciones, etc. los países de la provincia de Arabia y del Golfo Pérsico.

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Ferrol firman el primer crédito del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria

Los presidentes de Puertos del Estado, José Llorca y de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, José Manuel Vilaríño, firmaron el lunes el primer crédito que se concede a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre (FFAT). Ambos

han estampado sus firmas en el documento de concesión del crédito que recibirá la Autoridad Portuaria por un importe máximo de 79 millones de euros, y que será destinado a la construcción del nuevo acceso ferroviario al puerto exterior de Cabo Prioriño.

Esta actuación ferroviaria será la de mayor envergadura que jamás haya llevado a cabo una Autoridad Portuaria de Ferrol, tanto desde el punto de vista de su importe, como de su complejidad técnica, con las máximas garantías ambientales.



El crédito de 79 millones de euros se emplearán para el acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol