



# INDICE



## Primo Piano:

- **Assoporti-SRM Nuova Newsletter** (Ferpress, Il Messaggero Marittimo, Euromerci, MF, Il Secolo XIX)

## Dai Porti:

### Venezia:

"...Vtp premiata da Cruise Insinght..."(Ansa)

### Ravenna:

"...Nuovi binari in porto..."(MF)

### Genova:

"...Ente Bacini, nuovo round AdSP-sindacati..." (The Medi Telegraph)

### Ancona:

"...Conquista una nuova tappa del percorso verso il porto..." (Ferpress)

### Livorno:

"...Prorogato Massimo Provincilai..." (La Nazione LI, Il Tirreno, Corriere Marittimo)

"...Forum Nazionale su portualità e logistica..." (La Nazione LI)

### Piombino:

"...piano Aferpi..." (La Nazione LI)

### Ancona:

"...porto 4.0 ..." (Ansa)

### Messina:

"...Lavori per il porto Tremestieri ..." (Trasporto Europa)

### Catania:

"...Delrio:competizione è fuori, non tra fratelli ..." (MF)

## Notizie dai porti italiane

## Notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Il Messaggero Marittimo

## Lloyd's List

## C.I.S.Co

## Assoporti e SRM pubblicano la nuova newsletter semestrale 1/2017 Port Indicators

(FERPRESS) – Roma, 30 MAR – E' uscito oggi il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoporti hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo.

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale via mare e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con una riforma sancita dal Dlgs. 169-2016 che ha apportato importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali, con previsioni di realizzazione di importanti investimenti.

Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez, l'inaugurazione del Canale di Panama, il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro e i nuovi investimenti della Cina negli scali del Mediterraneo paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono prepararsi ad affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Il testo Integrale della Newsletter con tutte le statistiche e le analisi è disponibile su:

[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)

[www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)

## Assoportri e «Srm» hanno pubblicato nuovo Port Indicators

ROMA - Ieri è uscito il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra Assoportri (Associazione porti italiani) ed Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Srm e Assoportri hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel

(continua a pagina 2)

## Assoportri-Srm hanno pubblicato

tempo. Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale via mare e dove, sotto in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con una riforma sancita dal Digs. 169-2016 che ha apportato importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali, con previsioni di realizzazione di importanti investimenti. Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del canale di Suez, l'inaugurazione del canale di Panama, il nuovo stancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al settore ro-ro e i nuovi investimenti della Cina negli scali del Mediterraneo, paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono prepararsi ad affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

## Publicato il "Port Indicators" di Assoporti e SRM

E' uscito oggi il nuovo numero di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra Assoporti (Associazione Porti Italiani) e Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). I due organismi hanno fornito una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo. **Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale** via mare e dove sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche. La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità dell'area, con l'Italia in prima fila.

**Le sfide ancora parte per il nostro sistema portuale:** L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con una riforma sancita dal Dlgs. 169-2016 che ha apportato importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali, con previsioni di realizzazione di importanti investimenti. Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo; il fenomeno delle megaship e delle grandi alleanze pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del canale di Suez, l'inaugurazione del canale di Panama, il nuovo slancio dello short sea shipping con particolare riferimento al ro-ro e ai nuovi investimenti della Cina negli scali del Mediterraneo paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono prepararsi ad affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

### Qualche numero

- Il traffico marittimo mondiale supera per la prima volta le 10 miliardi di tonnellate di merci trasportate.
  - Suez, grande snodo nel Mediterraneo, ha superato le 16.800 navi transitate che hanno trasportato quasi 820 milioni di tonnellate di merci.
  - Al 2019, la flotta mondiale delle navi container crescerà del 31,5% se si considerano le mega-carrier da 18-21mila teu, dell'11% per le navi di 13-18mila TEU e del 9,7% tra 10- 13mila TEU.
  - **L'Italia, con oltre 50 miliardi di euro di import-export marittimo, supera nel 2016 Germania e Francia negli scambi via mare con i Paesi dell'area Mena.**
  - **L'Italia permane il Paese UE leader nello Short Sea Shipping (trasporto marittimo a corto raggio) nel Mediterraneo con 216 milioni di tonnellate di merci e una quota di mercato pari al 36%. Il nostro Paese è primo al mondo per flotta ro-ro (roll on roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati) con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.**
  - **I porti italiani superano, per il secondo anno consecutivo, 480 milioni di tonnellate di merci movimentate** e per il quarto anno consecutivo rimangono sopra la soglia dei 10 milioni di teu. Il segmento ro-ro continua a crescere: superate le 93,6 milioni di tonnellate.
  - Il Mezzogiorno continua ad avere un ruolo di rilievo con una quota del 46% del totale Italia delle merci movimentate e del 50% del ro-ro.

Il testo integrale della newsletter con tutte le statistiche e le analisi è disponibile a questi indirizzi web:

[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)

[www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)

CRESCONO I CONTAINER MOVIMENTATI NEI GATEWAY. SOFFRE IL TRANSHIPMENT

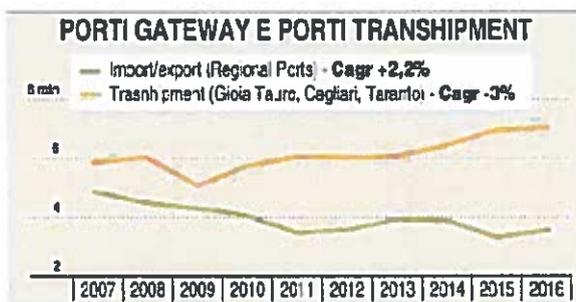
# Scali italiani a due velocità

Genova, La Spezia e Livorno controllano il 60% del mercato nazionale ma anche i traffici ro-ro sono in aumento: nel 2016 a quota 93,6 milioni di ton

PAGINE A CURA  
DI NICOLA CAPIZZIO

I traffici containerizzati nei porti italiani nell'ultimo decennio sono calati dell'1,3% corrispondente a 143 mila Teu (unità di misura del container, ndr). Ma, mentre gli scali gateway (quelli attraverso i quali transitano le merci in import/export) tra il 2007 e il 2016 hanno visto una crescita dei volumi movimentati del 19,1%, gli hub di transhipment (i terminal dove i container vengono trasbordati da navi maggiori a unità più piccole che li distribuiscono in giro per il Mediterraneo) hanno perso un quarto dei volumi (-26,5%). Ciò significa che l'Italia ha perso un'ampia quota di mercato (pari a 1,3 milioni di container Teu) nel business del trasbordo di container nel Mediterraneo e i numeri dei porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto lo dimostrano, mentre i maggiori porti gateway (Genova, La Spezia, Livorno, Venezia, Trieste, Napoli, Salerno e Ravenna) hanno conquistato in dieci anni 1,1 milioni di Teu aggiuntivi dal 2007.

Questi numeri contenuti in un'analisi condotta da Contship Italia, primario gruppo terminalistico italiano, evidenziano dunque come negli anni precedenti il 2016 gli scali di destinazione finale abbiano recuperato il terreno perduto nel periodo post-crisi (in media al ritmo del +2,2% all'anno) anche se i volumi odierni sono superiori di un-



GRAFICA DI MARIO FERRELLI

miserò 1,2% rispetto a quelli del 2007. I container movimentati invece dai porti di transhipment nel 2016 sono stati 3,5 milioni di Teu, il 26,5% in meno rispetto ai 4,5 milioni del 2007, per una decrescita media annua del 3%. L'analisi di Contship evidenzia anche il fatto che nell'esercizio passato il mercato del transhipment di container nel Mediterraneo è cresciuto complessivamente

del 3% ma i porti italiani di Gioia Tauro e Cagliari (Taranto ormai è fuori dai giochi dopo la liquidazione della Taranto Container Terminal) continuano a dover fare i conti con un contesto altamente competitivo giocato su fattori come infrastrutture, tassazione, costo del lavoro e dell'energia che in Italia sono spesso sfavorevoli. Da un esame di *MF Shipping & Logistica* sui numeri

del 2016 dei terminal portuali italiani si evince inoltre che sul totale dei volumi movimentati dai porti gateway, Genova controlla una quota del 32%. La Spezia circa il 17% e Livorno l'11,5% (i porti dell'Alto Tirreno in totale pesano per il 60% del totale nazionale). A seguire ci sono Venezia (8,5%), Trieste e Napoli (il 6,9% ciascuno). L'80% del mercato italiano del transhipment è invece gestito dal porto di Gioia Tauro e la quota restante da Cagliari.

L'ultima indagine «Port Indicators» appena pubblicata da Assoporti (Associazione Porti Italiani) e Srm (centro studi collegato a Intesa Sanpaolo) rivela inoltre che l'Italia, con più di 50 miliardi di euro di import export marittimo, nel 2016 ha superato Germania e Francia negli scambi via mare con Medio Oriente e Nord Africa. Il nostro Paese rimane inoltre leader Ue nello Short Sea Shipping (trasporto marittimo a corto raggio) nel Mediterraneo con 216 milioni di tonnellate di merci e una quota di mercato pari al 36%. L'Italia, inoltre, è la prima nazione al mondo per flotta di navi Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati) con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda. I porti nazionali, infine, hanno superato per il secondo anno consecutivo 480 milioni di tonnellate di merci movimentate e, parallelamente alla crescita dei container nei porti gateway, si è assistito a un progresso significativo anche dei carichi rotabili che hanno superato le 93,6 milioni di tonnellate di merce imbarcata e sbarcata nell'esercizio precedente. (riproduzione riservata)

## TRASPORTI

I traffici via mare volano nel mondo ma l'Italia non cresce

L'invio **GALLOTTI** >> 14



COME CAMBIA LA GEOGRAFIA MONDIALE DEI TRASPORTI

# Merci, mare record con oltre 10 miliardi di tonnellate

Ma l'Italia non cresce: dal 2007 a oggi i volumi di traffico sono rimasti quasi gli stessi

## IL CASO

dal nostro inviato  
**SIMONE GALLOTTI**

**TRIESTE.** Il traffico marittimo mondiale segna un nuovo record, l'Italia rimane invece sostanzialmente stabile. Nel mondo infatti per la prima volta nella storia, sono state trasportate via mare oltre 10 miliardi di tonnellate di merce. L'Italia rimane invece ferma poco sopra la soglia dei 10 milioni di teu.

Secondo Srm, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, gli scali del nostro Paese hanno movimentato 480 milioni di tonnellate, ma l'Italia per la prima volta supera Francia e Germania nell'area del Mediterraneo e diventa – almeno sul fronte dei trasporti marittimi – il Paese leader. Siamo strategici per quest'area che inclu-

de anche la Turchia e lo dimostrano i 40 miliardi di euro del valore dell'import-export via mare. Il dato si alza a 51,2 miliardi tutto compreso, ben al di sopra di Germania e Francia nel 2016: i due Paesi valgono rispettivamente 44,7 e 38,3 miliardi. Per noi la parte marittima vale l'80% del totale degli interscambi commerciali dell'area mediterranea. Non è l'unica leadership dell'Italia. Nel settore dei ro/ro, e quindi delle Autostrade del mare, continuiamo a crescere e ci avviciniamo a 100 milioni di tonnellate di merce trasportata nel 2016. Nelle rotte brevi del Mediterraneo siamo ai vertici in Europa: controlliamo una quota pari al 36% del mercato e abbiamo la prima flotta ro/ro al mondo, con 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.

**Domina il gigantismo**  
Il Canale di Suez ha completato il proprio sviluppo, no-

nostante i risultati di traffico negli ultimi mesi non siano di segno positivo, rimane la via marittima più importante nella rotta Asia-Europa, ha visto il passaggio di quasi 17 mila navi e 820 milioni di tonnellate di merce. Ma è la flotta mondiale che trasporta questa merce a cambiare e il trend proseguirà anche nel

2019. Secondo Srm la crescita della super portacontainer da tra i 18 e 21 mila teu di capacità sarà del 31,5%. Più moderato, ma ugualmente significativo, l'aumento di numero per le navi tra i 13 e i 18 mila teu (+11%), mentre le 10 mila teu l'incremento sarà del 9,7%. Non cambia solo la dimensione delle navi, ma anche quella delle compagnie, sempre più orientate verso il consolidamento. L'Italia gioca un ruolo importante perché gli analisti di Intesa-San Paolo calcolano che le tre grandi alleanze (2M, Ocean Allian-

## - segue

ce e The Alliance) hanno 30 servizi stabili con 8 porti italiani.

### I porti del Sud

«Il Mezzogiorno continua ad avere un ruolo di rilievo con una quota del 46% del totale delle merci movimentate e del 50% del ro-ro», scrive Srm. Eppure il maggior numero delle imprese del settore marittimo è nel Nord: in testa alla classifica il Veneto, poi la Toscana e terza la Liguria. Solo dietro c'è Napoli. Anche in termini di traffico

le differenze ci sono. I 10,51 milioni di teu (+2,9% rispetto al 2015), vanno analizzati con una prospettiva, come segnala nel suo rapporto il gruppo Contship: «Gli scali italiani rispetto al 2007 hanno perso 143 mila teu (-1,3%) che significa che l'Italia ha segnato una decrescita annuale aggregata dal 2007 al 2016 dello 0,1%. Il transhipment nel 2016 avanza (+3%), ma nel confronto con il 2007, l'anno pre crisi e quindi preso da riferimento, ha subito un declino del 26,5%. Meglio i porti gateway: i volumi salgono di oltre 19 punti rispetto al 2007 (da 5,9 milioni di teu a sette milioni di teu) nonostante la crisi del settore negli ultimi anni. Per questo la quota di mercato di Genova e Savona cresce di 12 punti in 9 anni e quella di Gioia Tauro (e Messina) scende del 19% a 27 punti.

simone.gallotti@ilsecoloxix.it

PER INFORMAZIONI CONTATTARE I SERVIZI



Container al Terminal Messina di Genova

### I numeri

GRAFICO **IL SECOLO XIX**

Porti italiani e quota % su traffico totale di container in Italia		Variazione 2016-2007
<b>Gioia Tauro + Messina</b>	27%	-19%
<b>Genova + Savona</b>	22%	+12%
<b>La Spezia + Carrara</b>	12%	+7%
<b>Napoli + Salerno</b>	8%	+2%
<b>Livorno + Piombino</b>	7%	+4%
<b>Cagliari</b>	7%	+23%
<b>Venezia</b>	6%	+84%
<b>Trieste</b>	5%	+83%
<b>Ravenna</b>	2%	+12%
<b>Ancona</b>	2%	+113%
<b>Bari + Brindisi (e altri)</b>	1%	+402%
<b>Civitavecchia + Gaeta</b>	1%	+123%
<b>Catania + Augusta</b>	0%	+115%
<b>Palermo + Termini Imerese</b>	0%	-66%
<b>Taranto</b>	0%	-100%
<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>-1%</b>

Dati elaborati dal gruppo Contship

## Porti: Venezia, Vtp premiata da Cruise Insight

"Best Turnaround Destination" del 2016.



(ANSA) - VENEZIA, 30 MAR - Venezia Terminal Passeggeri (VTP) comunica che Cruise Insight, tra i magazine di riferimento del settore crocieristico, ha premiato il Porto Crociere di Venezia come "Best Turnaround Destination" del 2016. Si tratta di un riconoscimento internazionale, attribuito alle destinazioni che offrono ai passeggeri in imbarco e sbarco una qualità di accoglienza superiore. È la quarta volta che il Porto di Venezia riceve un premio in questa specifica categoria (2012, 2013 e 2014), a testimonianza non solo dell'attrattiva di Venezia, ma anche della qualità gestionale e delle innovazioni tecnologiche introdotte negli anni da VTP. In passato, il Porto di Venezia ha ricevuto - sempre da Cruise Insight - anche i seguenti premi: "Best Destination Experience - Independent Sightseeing 2011"; "Best Turnaround Port of the Mediterranean 2015". "Siamo particolarmente soddisfatti e orgogliosi di aver ricevuto questo prestigioso riconoscimento - ha commentato Sandro Trevisanato, Presidente di VTP -.Grazie agli investimenti effettuati dalla società tra il 1997 e il 2016 - pari a circa 70 milioni di euro - siamo riusciti a migliorare l'efficienza delle strutture, riducendo l'impatto delle attività portuali sull'ambiente e migliorando il comfort e la sicurezza dei viaggiatori. Desidero, in questo contesto, ringraziare l'Autorità Portuale, le compagnie, il nostro personale e tutti gli operatori coinvolti nelle operazioni relative alle crociere a Venezia, senza i quali il Porto non avrebbe raggiunto questi risultati".

## Nuovi binari in porto a Ravenna

Il porto di Ravenna si rifà il look ferroviario con tre interventi da 21 milioni di euro complessivi per migliorare l'accessibilità delle banchine. Comune, Regione, Rfi e Autorità di sistema portuale hanno firmato uno schema di accordo operativo che riguarda un nuovo sottopassaggio ferroviario, il prolungamento della dorsale ferroviaria sulla destra del canale Candiano e l'adeguamento del cavalcavia Teodorico. Il primo intervento è il più costoso perché richiederà 15 milioni, di cui 10 finanziati da Rfi e i restanti 5 dalla port authority. Per tutti e tre gli interventi si punta a completare

l'iter di progettazione entro il 2017, per aprire i cantieri nel 2018.

Secondo il presidente della port authority Daniele Rossi, «il sistema ferroviario è strategico per il porto di Ravenna. L'escavo dei fondali aprirà il porto a navi più grandi, che scaricheranno più merci, le quali, però, dovranno uscire dal porto in modo efficiente. Un primo passo sarà l'attivazione di una bretella ferroviaria, già esistente, che permetterà a circa 2.000 dei 7.000 treni merci in partenza dal porto ogni anno di non passare attraverso la stazione». (riproduzione riservata)

## **Ente Bacini, nuovo round Adsp-sindacati**

Genova - Nuovo incontro ieri tra i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti e l'Adsp sulla privatizzazione Ente Bacini, con diversi lavoratori in attesa fuori da Palazzo San Giorgio. I sindacati hanno ribadito la necessità di privatizzare la società in blocco, senza spaccettarla, a garanzia dei suoi 35 dipendenti.

## Ancona: conquistata una nuova tappa del percorso verso il porto tecnologico

(FERPRESS) – Ancona, 30 MAR – Con il collaudo del sistema di controllo delle acque della vasca di colmata, il porto di Ancona ha aggiunto una nuova tappa del suo percorso di automazione verso il porto 4.0 e si conferma il porto più all'avanguardia d'Italia. Con quest'applicazione, infatti, il monitoraggio e anche la gestione e controllo della vasca di colmata si possono attivare da remoto attraverso la rete internet. Tanto che il collaudo del nuovo sistema di automazione è potuto avvenire dallo smartphone dell'operatore.

Si tratta di un'altra tappa dell'innovazione del sistema portuale che fa seguito alla realizzazione del sistema di sorveglianza e accertamento a distanza per il corretto conferimento delle sabbie dragate dal Porto, installato nello scorso anno.

Per la vasca di colmata è stata realizzata un'applicazione di gestione automatica delle paratie controllate anche a distanza. Questo sistema collaudato nel mese di marzo permette infatti in maniera automatica e tramite internet di controllare i livelli delle acque e il monitoraggio di tutti di tutti i parametri richiesti dal CNR – ISMAR (consiglio Nazionale delle Ricerche – Istituto di scienze Marine).

E' così possibile gestire i livelli e scaricare le acque in mare della vasca di colmata quando si verificano le condizioni prefissate di livello massimo raggiunto e livello di marea inferiore al livello della paratoia. Le acque passano attraverso dei filtri per depurarle dagli inquinanti mentre viene monitorato e verificato il rispetto dei parametri inquinanti rientranti nelle specifiche fissate per legge e controllate dal CNR-ISMAR. Per ottenere questo sono stati integrati alcuni dispositivi quali le centraline e i sensori – che rilevano le condizioni e lo stato delle paratie, i livelli della vasca ed il livello del mare – ed i selettori dei motori che azionano i comandi in funzione delle condizioni richieste e del raggiungimento dei livelli desiderati.

L'attivazione è resa possibile a distanza tramite la rete mobile 4G di controllo e il collaudo è stato possibile utilizzando i comandi inviati da smartphone.

Il progetto è stato realizzato grazie all'incarico affidato dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale alla V3 Elettro Impianti, (<http://www.v3elettroimpianti.it/>) azienda dorica specializzata in impiantistica elettrica, software e interfacce per domotica e automazione.

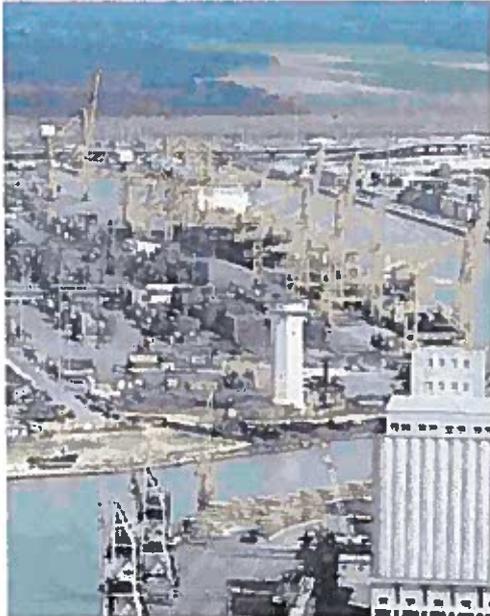
Il progetto prosegue lo sviluppo dell'automazione nel settore dei dragaggi e della gestione dei sedimenti del porto di Ancona, già avviata con l'innovativo progetto Visiomare. Visiomare è un sistema di controllo delle operazioni di dragaggio del bacino portuale con telecamera di bordo geolocalizzata. Un sistema che permette anche un notevole risparmio di costi calcolati in circa 70.000 € annuali.

“Siamo orgogliosi di supportare il porto di Ancona nel suo percorso di evoluzione tecnologica verso un “porto 4.0” – spiega Cristiano Vaccarini, fondatore e CEO di V3 Elettro Impianti – in una versione innovativa dove il telecontrollo e la gestione automatizzata delle funzioni e dei monitoraggi contribuiscono ad un sistema moderno ed ottimizzato senza uguali in Italia. Lo stesso collaudo è stato fatto da mobile, utilizzando uno smartphone per azionare il comando delle paratie, ottimizzando l'operatività. L'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centrale investe nella trasformazione digitale cogliendone le opportunità.”

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Rodolfo Giampieri ha dichiarato: “Questo progetto rientra nella strategia del sistema portuale improntata all'innovazione tecnologica ed alla sostenibilità, convinti come siamo che il pieno potenziale delle nostre infrastrutture possa essere colto solo affiancando info-strutture adeguate. Le applicazioni tecnologiche alle opere di dragaggio costituiscono un notevole valore aggiunto in termini di risparmio di risorse e trasparenza nella gestione dei lavori. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha saputo aggregare le massime competenze scientifiche e tecnologiche del territorio per assicurare sostenibilità ed efficacia ad un'opera strategica come i dragaggi, che sono il tema prioritario da affrontare in tutti i porti amministrati. Un esempio replicabile che siamo pronti a mettere a disposizione della portualità.”

## Comitato senza sorprese: proroga provvisoria a Massimo Provinciali

Il segretario generale riconfermato in via temporanea, ma decade immediatamente appena nominato l'organismo di gestione



**SFIDE** Per Livorno è in dirittura d'arrivo gara per la privatizzazione della Porto 2000 mentre è in avvio quella per Darsena Europa



### I motivi della scelta

**CORSINI** vuol far marciare l'Authority al massimo delle sue potenzialità, il che non sarebbe stato possibile senza la presenza-ponte del segretario generale, che ha gestito la gara per la privatizzazione della Porto 2000 e la stessa preparazione dell'avvio di gara per la Darsena Europa

**LIVORNO -** IL COMITATO portuale dell'Authority ha riconfermato l'incarico provvisorio di segretario generale a Massimo Provinciali. Riconferma avvenuta all'unanimità nella veloce seduta della mattinata, con la presenza pressoché completa dell'organisma, come aveva chiesto il presidente Corsini negli incontri con le categorie dei giorni scorsi. La proroga dell'incarico non andrà oltre il 30 giugno e comunque l'incarico avrà immediata decadenza se nel frattempo sarà stato



### SISTEMA A DUE MARCE Per Piombino rimane il commissario Guerrieri che agirà in piena autonomia

possibile nominare il segretario generale dell'Authority di sistema portuale Livorno-Piombino.

**CORSINI**, nell'illustrare i motivi che lo hanno spinto a chiedere la conferma di Provinciali nell'incarico provvisorio - che sarebbe scaduto oggi - ha sottolineato che intende far marciare al massimo delle sue potenzialità l'organisma, il che non sarebbe stato possibile senza la presenza-ponte del segretario generale, al quale sono tra l'altro in carica delicati compiti a metà dell'iter, co-

me la gara per la privatizzazione della Porto 2000 - arrivata ormai alle ultime battute - e la stessa preparazione dell'avvio di gara per la Darsena Europa. La proroga ha ribadito il presidente - rientra nella prassi approvata dal ministero in attesa che siano costituiti gli organi della governance del sistema.

**MASSIMO Provinciali** - è stato ricordato nell'iriceptro del comitato - viene confermato per la sola Port **Livorno** di Livorno, mentre quella di Piombino rimane con l'autonomia degli incarichi di segretario generale a suo tempo attribuiti dal commissario Luciano Guerrieri a vari funzionari. Al comitato portuale hanno preso parte tutti i membri a suo tempo designati, compreso il suo vicepresidente contrammiraglio (Op) Vincenzo Di Marco, comandante della direzione nautica della Toscana e fresco di "greca". È stato confermato il clima di collaborazione con il nuovo presidente già espresso in precedenti incontri dai rappresentanti di tutte le categorie operative dello scalo livornese, Assamar e Spedimur in testa.

A.F.

**AL COMITATO HANNO PRESO PARTE TUTTI COMPONENTI, COMPRESO IL VICEPRESIDENTE CONTRAMMIRAGLIO VINCENZO DI MARCO**



### APPUNTAMENTO A MERCOLEDÌ 5 APRILE

**IL MINISTRO DEL RIO (nella foto) TORNA A LIVORNO MERCOLEDÌ PER PRESIDERE IL FORUM NAZIONALE SULLA PORTUALITÀ**

# Authority, Provinciali prorogato per altri 3 mesi

Scelta quasi obbligata per Corsini, manca il nuovo comitato di gestione  
Ok unanime: vota sì anche Nogarin («perché l'ha chiesto il neo-presidente»)

L'aveva implicitamente già detto nel faccia a faccia con gli imprenditori nella sede del Propeller Club, ieri il presidente dell'Authority Stefano Corsini ha messo nel menù del comitato portuale la proroga di Massimo Provinciali come segretario generale a capo della tecnostuttura dell'ente.

Oggi sarebbe scaduto il contratto già allungato due volte di sei mesi in sei mesi per iniziativa di Giuliano Gallanti. Provinciali resterà tre mesi in più: fino a fine giugno, a meno che intanto non si nominino un nuovo segretario generale. Quegli stessi tre mesi extra inseriti il 7 marzo nel provvedimento con cui l'allora commissario uscente Gallanti aveva tentato di prolungare l'incarico di Provinciali, salvo cancellare tutto poche ore dopo.

«Io sono volentieri a disposizione di Corsini», dice Provinciali: «Quando indicherà un altro nome tornerò tranquillo a casa mia a Roma, a fare il direttore generale al ministero».

È una scelta abbastanza na-



Massimo Provinciali e Stefano Corsini al Propeller (Marzi Pentafoto)

turale, visto che Corsini è arrivato da pochi giorni. Nel segno di una continuità fisiologica, quantomeno per dar modo a Corsini di prender possesso della situazione e poi poter scegliere. Tant'è vero che l'ok ha ottenuto l'unanimità: compreso il voto del sindaco Filippo Nogarin, che pure in passato si era duramente scontrato

proprio con Provinciali. Risulta che Nogarin abbia detto sì «perché l'ha chiesto Corsini».

Va detto che si resta in una curiosa fase di transizione per cui la nuova Authority di sistema Livorno-Piombino esiste già nella figura di Corsini e tuttavia lì si ferma – a Livorno come in molti altri porti – perché, in attesa che entri in funzione

il nuovo comitato di gestione, resta in sella il vecchio comitato portuale. Quello della vecchia istituzione portuale livornese governa lo scalo labronico, mentre il vecchio comitato piombinese rimane a gestire temporaneamente Piombino.

Dunque, in questi tre mesi Provinciali si occuperà sì degli effetti della fusione sugli uffici delle due Autorità Portuali ma non di quanto accade sulle banchine piombinesi. A ciò si aggiunga che a Piombino, immaginando un decollo più veloce della riforma, da un paio di anni non c'era più un segretario generale. Non è comune in questo round che Corsini ha fatto la propria scelta fra Massimo Provinciali e l'ex commissario piombinese Luciano Guerrieri: Corsini lo deciderà in seguito. Quando cioè, al contrario di quanto fatto finora, gli enti designatori avranno nominato i componenti del nuovo comitato di gestione (al quale è previsto che il presidente proponga l'approvazione dell'incarico al segretario generale).

Mauro Zucchelli

## Livorno: Il Comitato portuale proroga Provinciali a segretario generale

**LIVORNO-** il Comitato portuale dell'AdSp di Livorno e Piombino si è riunito ieri con all'ordine del giorno la proposta di proroga di Massimo Provinciali, nella funzione di segretario generale dell'Authority. Il Comitato, all'unanimità, ha valutato positivamente la proposta, anche al fine di rispondere alla sentita necessità di garantire la continuità dell'azione amministrativa. *“La soluzione è stata condivisa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”* – ha sottolineato Corsini. *“Il presidente Corsini merita tutto il supporto del Comune di Livorno perché sia agevolato nel gravoso compito che ha davanti, che è quello di creare ex novo una nuova Autorità di Sistema. Se il presidente si sente garantito dall'attuale SG nello svolgimento delle funzioni necessarie a garantire la continuità amministrativa, non possiamo che appoggiare la sua scelta”*, ha detto il sindaco Filippo Nogarini. Il neo presidente dell'Adsp ha anche colto l'occasione per ricordare come in questi giorni nessuno si sia chiuso nelle retrolinee di un operoso pensiero ad aspettare il nuovo corso degli eventi: *“Stiamo lavorando per cominciare ad definire la nuova organizzazione dell'Ente – ha detto - e per quanto riguarda Livorno stiamo approfondendo i procedimenti delle principali iniziative, tra i quali la Piattaforma Europa e il progetto del Porto Turistico. Su Piombino invece stiamo lavorando intensamente sull'insediamento della General Electric”*. Nel corso della riunione, su segnalazione del Comandante della Capitaneria di Porto, Vincenzo Di Marco e dello stesso sindaco, si è discusso poi del procedimento di formalizzazione delle delibere. In particolare, della opportunità di redigere le medesime successivamente alla discussione del Comitato Portuale e non prima. Corsini ha accolto di buon grado la segnalazione, riproponendosi di valutare le eventuali implicazioni e modifiche al regolamento del Comitato Portuale e di tenerne conto in futuro quando verrà redatto il nuovo regolamento sul funzionamento del Comitato di Gestione.

## Forum nazionale su portualità e logistica Al «Terminal Crociere» il ministro Delrio

**- LIVORNO-**  
CONTO alla rovescia per il secondo Forum nazionale sulla portualità e logistica che il ministro Graziano Delrio e il presidente di RAM (Rete Autostrade mediterranee) Antonio Cancian presiederanno al terminal Crociere labronico mercoledì prossimo 5 aprile dalle 10 alle 13. In tempi come questi, con la riforma portuale di Delrio in fase di (faticosa) attuazione, il Forum si presenta come un appuntamento-ponte, sia per fare il punto sulla nascita delle 15 Autorità di sistema portuale, sia in particolare per guardare avanti sui temi delle politiche di trasporto dell'intero cluster europeo. Il programma dei lavori è serrato. Dopo i saluti istituzionali del presidente dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale (Livorno/Piombino) Stefano Corsini, del presidente della Regione Enrico Rossi e del sindaco Filippo Nogarini, sarà Antonio Cancian a presentare il primo report ("Interconnettere reti e progetti per lo sviluppo Euro-Mediterraneo").

**SEGUIRÀ** il direttore della rivista Limes Lucio Caracciolo ("L'Italia e

le nuove vie della seta"), quindi Olaf Merk del International Transport Forum («le sfide globali per il sistema portuale»). Sarà poi la volta di Enrico Grassi della Corte dei Conti europea («Verso una maggiore efficacia degli investimenti nei porti italiani») e di Herald Ruijters, direttore investimenti della Dg move («Opportunità e sfide del sistema portuale e logistico italiano nel quadro delle politiche dei trasporti europee nel contesto della discussione post 2020»). Le conclusioni del forum saranno affidate al ministro Delrio. Che metterà anche l'accento, sulla base di quanto riferirà Grassi sull'efficacia degli investimenti portuali italiani, sulla razionalizzazione del sistema dei terminal containers sia in Tirreno che in Adriatico, riducendo l'eccesso di offerta che si sta verificando con i numerosi progetti di nuovi terminal contenitori. Come già illustrato negli inviti diramati da Ram, il Forum livornese costituirà uno dei tre *side events* preparatori per la prossima riunione ministeriale della presidenza italiana del G7 Trasporti in programma a Cagliari dal 21 al 22 giugno prossimo.

A.F.

# Fumata nera sul piano Aferpi Vicino il ritorno del commissario

*I vertici aziendali non hanno fornito garanzie adeguate per il piano*

**- PIOMBINO -**  
E' COME se i nodi fossero arrivati al pettine tutti insieme. I segnali erano già nell'aria, ma il vertice di lunedì, con l'annuncio di voler continuare gli investimenti, pur con qualche perplessità, aveva lasciato aperte alcune possibilità. Ieri invece nell'incontro al ministero dello Sviluppo Economico, si è avuta la sensazione che la corsa per Aferpi sia finita. Secondo quanto è emerso dal tavolo romano Aferpi non avrebbe presentato nessun piano industriale credibile, nessun cronoprogramma, nessuna certezza.

**ALL'INCONTRO** hanno partecipato i rappresentanti dei sindacati sindacati locali e nazionali, Comune, Regione, il ministro Carlo Calenda, i sottosegretari Teresa Bellanova e Silvia Velo. Per l'azienda c'erano il presidente Issad Rebrab e l'ad Said Benikene. Da quel che si è saputo l'amministratore delegato Cevital Said Benikene non ha risposto a nessuna domanda dei segretari nazionali. Durante l'incontro non si è potuto parlare dell'allungamento della legge Marzano né degli ammortizzatori sociali. Il tutto è stato visto come una volontà di chiusura. Due ore di "fumo" hanno detto i sindacati delusi e sconcerati. Eppure lunedì scorso c'era stato un minimo di ottimismo. Il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda aveva speso parole di apprezzamento per il piano. Anche



**DEFILATO** Il presidente Issad Rebrab con il suo ad Said Benikene ieri al ministero

il sindaco Massimo Giuliani, presente all'incontro si era detto moderatamente ottimista. Si era parlato dell'accordo con Sms Demag per il forno elettrico, 500 milioni, di cui 75 della proprietà, si era detto che sarebbero partiti i lavori il 1° luglio. Tutti elementi chiaramente da verificare. E la verifica però è stata negativa. Non si sta parlando solo di impianti, soldi, finanziamenti, si sta parlando di persone, 2000 persone. Di famiglie che se pensavano ad un futuro difficile, ma comunque con una prospettiva, tornano a vivere

ore di angoscia ed incertezza. Doveva essere una giornata decisiva, ed invece da Roma i sindacati tornano a Piombino delusi. Niente concretezza sulla siderurgia e niente su agroalimentare e logistica. L'incontro si è concluso con un nulla di fatto, con la partenza di Issad Rebrab, seduto in terza fila e dell'amministratore delegato Benikene, per Algeri. E ora ci sarà un altro incontro il 6 aprile, Aferpi ha detto che non sarà presente, ma il governo ha garantito che farà di tutto per avere l'azienda al tavolo. Un incontro urgente

che potrebbe portare anche a una rottura con Aferpi. E stamani dalle 9.30 alle 11 Fim, Fiom, Uilm e Ugl terranno l'assemblea davanti alla portineria per spiegare l'esito negativo dell'incontro a Roma.

**ORA LO SCENARIO** possibile è questo: nuovo commissariamento dell'ex Lucchini con il ritorno di Piero Nardi e ricerca di nuovi partner. Calenda ha detto che ci sono un paio di imprese molto inte-

### L'INCONTRO

**Il vertice al ministero non ha sciolto le questioni sul tavolo**

ressate e potrebbero essere la stessa British Steel, o Jindal, senza escludere a priori Liberty House. Ma il processo non sarà breve. Per ora sono assicurati gli ammortizzatori sociali, in serata si è avuta la notizia che è possibile un prolungamento degli effetti della legge Marzano. Un'altra notizia positiva è stata in serata la comunicazione del commissario Nardi il quale ha annunciato che «il comitato di sorveglianza ha dato l'ok al pagamento del Tfr. Trascorsi 15 giorni inizierà i pagamenti e ovviamente visti i numeri dei creditori occorrerà una quindicina di giorni per liquidare tutti». Si tratta di cifre relative al passaggio da Lucchini ad Aferpi, una boccata d'ossigeno in un momento negativo.

Maila Papi

### I NUMERI

**OLTRE DUEMILA DIPENDENTI  
IN ATTESA CHE LA SITUAZIONE SI SBLOCCHI  
E POI CI SONO LE IMPRESE DELL'INDOTTO**

**PIOMBINO  
TRE «AD» IN DUE ANNI**

## Le dimissioni di Fausto Azzi E i precedenti

— PIOMBINO —

**ERA ARRIVATO** a fine mandato, ma ha preferito dimettersi. Fausto Azzi è il terzo amministratore delegato che lascia l'azienda dopo Adriano Zambon e Farid Tidjani. Una serie di avvicendamenti piuttosto fitta in soli due anni che testimonia quanto sia stato complicato il rapporto tra Cevital e la sua emenazione piombinese, Aferpi, Acciaierie e Ferriere Piombino. A parte la prima fase in cui il presidente Issad Rebrab si era appoggiato a Farid Tidjani, con doppio passaporto italiano e algerino, ex manager Olivetti in grado di guidare l'imprenditore nella realtà italiana, con l'arrivo di Zambon, manager esperto del settore siderurgico, c'era stata la sensazione di una maggiore sicurezza per l'azienda nel senso che si era insediato a capo di Aferpi un uomo del settore siderurgico. Anche con il passaggio di consegne a Fausto Azzi, già componente della dirigenza Lucchini, si era percepita una sorta di continuità. Azzi, che conosce molto bene lo stabilimento, per molti versi sembrava assicurare anche le competenze necessarie in un momento di transizione non facile. E invece le sue dimissioni, delle quali avevamo già parlato dopo l'incontro di lunedì al ministero, hanno fornito un motivo in più di preoccupazione.

## Porti: Ancona porto 4.0 con app da remoto per il controllo delle acque

Monitoraggio, gestione e controllo vasca colmata via Internet



(ANSA) - ANCONA, 30 MAR - Con il collaudo del sistema di controllo delle acque della vasca di colmata, il porto di Ancona ha aggiunto una nuova tappa del suo percorso di automazione verso il porto 4.0 e si conferma il porto più all'avanguardia d'Italia. Con quest'applicazione, infatti, il monitoraggio e anche la gestione e controllo della vasca di colmata si possono attivare da remoto attraverso la rete internet. Tanto che il collaudo del nuovo sistema di automazione è potuto avvenire dallo smartphone dell'operatore. Si tratta di un'altra tappa dell'innovazione del sistema portuale che fa seguito alla realizzazione del sistema di sorveglianza e accertamento a distanza per il corretto conferimento delle sabbie dragate dal porto, installato nello scorso anno. Il progetto prosegue lo sviluppo dell'automazione nel settore dei dragaggi e della gestione dei sedimenti del porto, già avviata con l'innovativo progetto Visiomare, un sistema di controllo delle operazioni di dragaggio del bacino portuale con telecamera di bordo geolocalizzata. Un sistema che permette anche un notevole risparmio di costi calcolati in circa 70.000 euro annuali. "Questo progetto - ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Rodolfo Giampieri - rientra nella strategia del sistema portuale improntata all'innovazione tecnologica e alla sostenibilità, convinti come siamo che il pieno potenziale delle nostre infrastrutture possa essere colto solo affiancando info-strutture adeguate. Le applicazioni tecnologiche alle opere di dragaggio costituiscono un notevole valore aggiunto in termini di risparmio di risorse e trasparenza nella gestione dei lavori".

# Trasporto Europa

---

## Lavori per porto Tremestieri ad agosto

Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, annuncia che in estate inizieranno i lavori per sistemare il terminal ro-ro vicino a Messina.

Il terminal di Tremestieri dovrà sostituire il porto storico di Messina in tutte le attività d'imbarco e sbarco dei veicoli pesanti che devono attraversare lo Stretto. La struttura esiste da alcuni anni, ma finora ha operato in modo parziale e discontinuo, costringendo di fatto i veicoli pesanti ad attraversare il centro cittadino, con limiti di circolazione e il pagamento di un ecopass. Da anni, gli autotrasportatori siciliani chiedono la sistemazione di Tremestieri e forse il prossimo agosto potrebbe avvenire il passo decisivo, con l'apertura dei cantieri. Lo ha dichiarato a Messina il 27 marzo 2017 il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

## Il ministro Delrio: competizione è fuori, non tra fratelli

di Antonio Giordano

**S**ui porti siciliani e le polemiche nate dopo gli accorpamenti delle autorità si è espresso anche Graziano Delrio, ieri a Catania per inaugurare un nuovo tratto della metropolitana tra Nesima e Giovanni XXIII. «Catania ha anche un grande porto, un sistema portuale insieme ad Augusta con cui non siete in competizione perché siete cugini, fratelli... se volete fare competizione, sforzatevi di farla con i porti del sud del Mediterraneo e con Rotterdam ed Anversa. Non sforzatevi di farla tra di voi perché una delle debolezze del nostro Mezzogiorno è proprio questa». Per il ministro delle infrastrutture il modello viene dal Nord Europa. «Mentre il porto di Malmö e il porto di Copenaghen, che stanno uno in Danimarca e uno in Svezia, fanno un'unica **autorità portuale**», ha spiegato l'espo-

nente dell'esecutivo nazionale, «noi discutiamo dove riunire il consiglio di amministrazione tra Catania e Augusta. Non è così. Sono reduce da una visita in Cina. Devo poter offrire ai grandi armatori mondiali dei sistemi portuali che siano completi sia di turismo che di industria». Il ministro ha anche parlato della vertenza Tecnis, la società che realizza infrastrutture al centro di un sequestro nei mesi scorsi e da pochi giorni tornata nelle mani dei proprietari. «Stanno lavorando insieme alla Regione, insieme al sindaco, proprio per garantire alla Tecnis la liquidità necessaria per proseguire. Adesso li incontreremo, ma certamente dobbiamo ringraziarli perché hanno aiutato, in una fase molto complicata, insieme al commissario, a far progredire i lavori». La prossima settimana si terrà una riunione a Roma con le parti interessate, ha aggiunto il ministro. (riproduzione riservata)

## Porti: Onorato potenzia la rotta Genova-Livorno-Catania

Navi più grandi è più veloci, 4 tratte settimanali Catania-Malta



(ANSA) - CATANIA, 30 MAR - Una nave 'ro-pax' per dare il via alla linea merci e passeggeri Malta-Catania con una rete di collegamenti che consentirà agli autotrasportatori di poter usufruire di una vasta offerta, con navi e orari pensati per soddisfare le necessità di tutti i professionisti del settore.

Sono le novità del Gruppo Onorato Armatori per "confermare la nostra politica di investimenti e rafforzamento del network da e per la Sicilia, con operativi e unità capaci di trasportare qualsiasi tipologia di merci e veicoli con dimensioni eccezionali".

La prima novità riguarda i collegamenti da Genova e Livorno per Catania e viceversa: dal 18 aprile Tirrenia garantirà tre partenze settimanali sia dal capoluogo ligure che da Livorno.

Per queste rotte verranno impiegate due 'ro-ro' di cui una da 178x26 metri, che può trasportare sino a 2.600 metri lineari, l'altra da 166x25 metri, anch'esso in grado di contenere fino a 2.500 metri lineari, entrambe con una velocità di servizio di 20 nodi.

"Viaggeranno lungo il Mar Tirreno - spiegano dal Gruppo Onorato Armatori - in affiancamento al servizio già esistente sull'Adriatico, offriranno un network completo per soddisfare al meglio le necessità del mercato".

A questo si aggiunge, sempre dal 18 aprile, un nuovo collegamento con nave dedicata sulla tratta Malta-Catania.

L'obiettivo del Gruppo Onorato Armatori è "quello di voler ulteriormente incrementare i traffici commerciali da e per l'Isola di Malta verso la Penisola ed il resto d'Europa e aprire al traffico passeggeri". Per questo ci saranno quattro collegamenti settimanali da Malta per Catania e viceversa.

Con la nave ro-pax Barbara Krahulik, dunque, già dai prossimi giorni sarà attiva la nuova offerta del Gruppo leader nei trasporti del Mediterraneo.

"Con questa nuova opportunità - dichiara il Vice presidente di Moby e consigliere delegato al commerciale di Moby e Tirrenia, Alessandro Onorato - Tirrenia consolida ulteriormente la sua presenza sul territorio nel quale crede fortemente e ha già prodotto risultati importanti. Crediamo che si possano sviluppare nuovi traffici tra i due Paesi grazie alla possibilità di poter usufruire di un servizio nuovo e conveniente in termini di prezzi e frequenza".

Trump potrebbe imporli anche sui prodotti italiani

## La sfida dei dazi accende il duello tra Europa e Usa

Gentiloni: «Sarebbe un errore»  
Torna il contenzioso sulla carne

Alta tensione tra Washington e Bruxelles. L'ipotesi allo studio della Casa Bianca è quella di introdurre dazi su una serie di beni «icona» importati dai Paesi del Vecchio Continente. Si parla di «super-tariffe» del 100% che farebbero di fatto raddoppiare i prezzi di quei prodotti per i consumatori americani. Gentiloni: «Sarebbe un errore». Intanto torna il contenzioso sulla carne.

Baroni, Semprini e Zatterin  
ALLE PAGINE 4 E 5

100

milioni  
L'ammontare massimo dell'import su cui Washington può imporre sanzioni secondo le regole dell'Organizzazione mondiale del commercio

Non abbiamo bisogno di tensioni  
La relazione tra Usa ed Europa è fondamentale per riequilibrare la globalizzazione

Carlo Calenda  
Ministro dello Sviluppo economico



## I super-dazi degli Usa riaccendono lo scontro sul commercio con l'Ue

Barriere all'export già decise da Obama, Trump deve dare l'ok  
Gentiloni: sono un grave errore. Torna il contenzioso sulla carne

FRANCESCO SEMPRINI  
NEW YORK

«Docket No. Ustr-2016-0025». È il nome in codice del documento con cui l'ufficio del rappresentante per il Commercio degli Stati Uniti (Ustr) chiede l'adozione di superdazi su alcuni prodotti europei, tra cui la Vespa della Piaggio e l'acqua minerale S. Pellegrino. Un documento depositato il 28 dicembre 2016, ovvero prima dell'insediamento di Donald Trump alla Casa Bianca. Tradotto in termini, l'iniziativa di imporre a Vespa, S. Pellegrino, Perrier e Roquefort (ad essere minacciate sono in realtà anche produttori di cioccolato, mostarda, paprika, tosaticci) tariffe pari al 100% del prezzo nasce dalla volontà dell'amministrazione Obama. O è il caso di dire che l'ex presidente ha rispolverato quanto i suoi predecessori avevano già proposto. Per capire occorre fare un passo indietro al 1998, quando l'Unione europea impose un blocco all'importazione della carne Usa trattata con ormoni. Gli allevatori americani scesero sul piede di guerra e l'amministrazione di Bill

Clinton minacciò l'imposizione di una tassazione del 100% su prodotti «premium» importati dall'Europa. Fra gli altri acque minerali, formaggi, paté de foie gras, e veicoli motorizzati di cilindrata compresa tra 50 e 500 cc. Un provvedimento selettivo che oltre la Piaggio interessava anche Husqvarna, Bmw, Ducati e Ktm. A quel punto la Ue aprì su alcune carni di prima scelta «made in Usa». Dieci anni dopo, col boom della bistecca sudamericana e la perdita di ulteriori quote europee da parte di quelle Usa, è l'amministrazione di George W. Bush a minacciare di nuove misure dazi selettivi 100%. Il caso finisce anche davanti all'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) e nel 2009 si torna al negoziato e al congelamento delle misure. Solo nel 2016 quando Obama riparte alla carica dopo il presunto mancato adempimento dell'Europa all'apertura di certe carni Usa decisa da Bruxelles, avviando un dibattito che ha visto un rappresentante del Gruppo Piaggio (comprensivo dei brand Piaggio, Vespa, Moto Guzzi e Aprilia), partecipare assieme al Ceo dell'Ama (Ame-

rican Motorcyclist Association) e ai responsabili di Bmw, Ducati, Ktm, Husqvarna all'audizione fissata per il 15 febbraio proprio dal documento depositato a fine dicembre. Al fine di discutere le ricadute su economia e occupazione locali qualora la proposta dovesse veder la luce. Secondo fonti vicine alla società di Pontedera tuttavia, «la situazione non è preoccupante», anche perché i veicoli presi di mira sono il 2% del fatturato a fronte di una crescita del titolo registrata nell'ultimo mese del 20%. L'impatto limitato è figlio di una politica dinamica del gruppo sul piano internazionale come conferma ad esempio che la sua produzione in India è già conforme da mesi alla stringente normativa sulle emissioni Bharat Stage IV. Da parte sua invece Nestlé Usa, rivenditore di Perrier e San Pellegrino, sentita dal Wall Street Journal hanno preferito non commentare. «In questo momento, di tutto abbiamo bisogno tranne che tensioni commerciali che non trovano giustificazione nel contenuto, né, tantomeno, nel contesto del fonda-

mentale rapporto strategico tra i due più importanti partner commerciali e di investimento al mondo», avverte il ministro per lo Sviluppo Economico, Carlo Calenda. Anche per il premier Paolo Gentiloni i superdazi Usa «sono un errore». «Stiamo seguendo la situazione», afferma un portavoce della Commissione Ue, la stessa che lo scorso dicembre aveva denunciato lo «sventurato passo indietro» di Obama. Il giro di vite Usa trova in Trump un acceleratore per colpire prodottisimbolo dei Paesi Ue con l'obiettivo di fare pressioni su Bruxelles. Il valore delle importazioni prese di mira è basso però: secondo il Wto, gli Usa possono imporre misure punitive su import per 100 milioni di dollari. La palla passa ora a Robert Lighthizer, il rappresentante Usa per il commercio estero nominato da Trump, colui che, in caso di vin libera di Casa Bianca e Senato, dovrà attuare e misure passando alla storia come lo «zar dei superdazi».

© PHOTONIA / ANSA / PHOTONIA

- segue

## I prodotti nel mirino



**La Vespa**  
È uno dei simboli dell'Italia nel mondo ma le vendite negli Stati Uniti non sono massicce e l'impatto dei dazi sulla Piaggio non sarà fortissimo. Nel mirino degli Usa anche i motocicli Aprilia e Moto Guzzi e quelli della svedese Husqvarna e dell'austriaca Ktm.



**S. Pellegrino**  
Quest'acqua minerale italiana è molto richiesta negli Stati Uniti. Quando si parla di Made in Italy agroalimentare di solito si pensa ai cibi e ai vini ma anche le acque minerali hanno una parte importante nel nostro export.



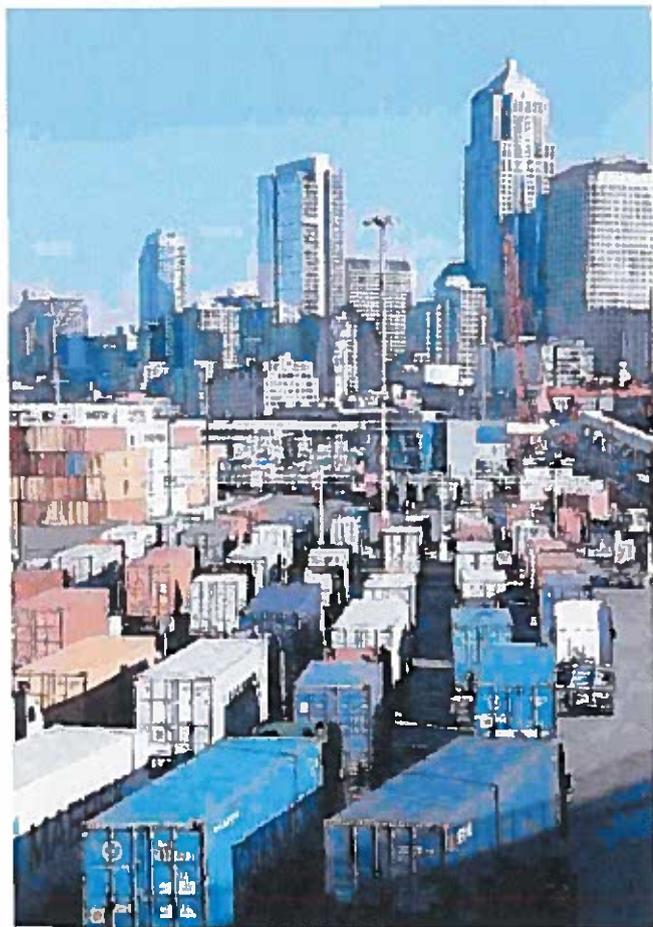
**Foie gras**  
È uno dei prodotti più famosi della cucina francese. Tecnicamente si tratta di fegato di anatra o di oca fatte ingrassare tramite alimentazione forzata. È un alimento di lusso.



**Perrier**  
Quest'acqua minerale francese è di proprietà del gruppo Perrier Vittel (che possiede anche il marchio Italiano S. Pellegrino). È stata acquistata dal gigante svizzero Nestlé nel 1992.



**Roquefort**  
Questo formaggio francese viene prodotto nella zona omonima usando latte di pecora. È aromatizzato da una muffa blu-verde analoga a quella dell'italiano gorgonzola.



**Flusso di merci**  
Container nel porto americano di Seattle.