

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
27 DICEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Correttivo porti** (Ansa, The Medi Telegraph, Avvisatore Marittimo)

Dai Porti:

Venezia:

"...**Autonomia finanziaria...**"(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...**Un anno da record...**"(Avvisatore Marittimo, Corriere della Sera, La Repubblica GE, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...**Darsena Europa...**"(La Gazzetta Marittima)

"...**Le sfide del porto...**"(Il Telegrafo, Corriere Marittimo, L'Avvisatore Marittimo)

Civitavecchia:

"...**verso Barcellona...**"(Avvisatore Marittimo)

"...**traffici portuali...**"(Civonline)

Napoli :

"...**Conferenza stampa di fine anno...**"(L'Informatore Navale, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...**il sogno del grande scalo sta svanendo...**"(Gazzetta del Sud)

Messina:

"...**Zes...**"(Gazzetta del Sud)

"...**Città metropolitane...**"(Gazzetta del Sud, Milano Finanza)

Palermo:

"...**Intesa Authority- Agenzia Dogane...**"(Informazioni Marittime)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Manovra:sindacati,correttivo Porti non coglie rivendicazioni

Valuteremo strategie alternative di battaglia politica



(ANSA) - GENOVA, 23 DIC - "Saranno valutate strategie alternative di battaglia politica e negoziale per ottenere ciò che non abbiamo avuto con la Legge di Stabilità". Lo si legge in una nota di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per il settore portuale dove viene sottolineato che "il 'correttivo porti' ha individuato alcune criticità della riforma alla legge 84/94 ma non ha colto un pezzo importante delle nostre rivendicazioni come l'approvazione del meccanismo di sostegno al reddito per l'accompagnamento all'esodo anticipato dei lavoratori non più idonei o in esubero dei porti, il cui lavoro particolarmente usurante non è riconosciuto dalla legge".

"I lavoratori dei porti - sottolineano i sindacati di categoria - stanno per affrontare i prossimi anni in un contesto di mercato in profondo cambiamento e di estrema evoluzione anche in termini di avanzamento tecnologico senza aver completato il quadro dei meccanismi di tutela per condizioni fisiche sempre più minate dagli esiti di un'attività lavorativa usurante, mai riconosciuta, e sottoposta a gravi rischi per la salute e la sicurezza. Con la nuova legislatura - sostengono infine le organizzazioni sindacali dei trasporti - saremo impegnati a far estendere i benefici, al momento riconosciuti solo ad una parte dei lavoratori, anche ai dipendenti delle imprese e dei terminal portuali".

«Buon inizio, ma la riforma va completata»

Genova - Il parere del professor Francesco Munari. «Il Comitato di gestione? Meglio del Comitato portuale, perché separa il regolatore dai regolati».



Genova - A che punto è l'applicazione della riforma portuale nei porti di Genova e Savona, oggi sotto l'unico cappello dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale? «È ancora abbastanza *in itinere*» risponde Francesco Munari, avvocato, docente all'Università di Genova e esperto di diritto dei porti. «Si sono avviate una serie di procedure. Altre sono da mettere a punto».

L'Autorità portuale la dà quasi per conclusa. Che cosa manca?

«Diverse prassi si erano sviluppate fra i due porti e non sempre l'imposizione di una prassi sull'altra riesce immediata. Poi c'è un problema di organigrammi, di funzionigrammi. Uno dei temi è capire se ci dev'essere un direttore di scalo anche a Genova come a Savona, oppure se Genova, essendo lo scalo principale non ne abbia bisogno».

A Savona è stato nominato un direttore di scalo?

«Non ancora. Mi risulta che a Savona i funzionari che prima prendevano le decisioni in autonomia, adesso siano soggetti a una verifica da parte di Genova. Questo può causare delle difficoltà iniziali che sono fisiologiche perché si aumentano i livelli decisionali e bisogna digerire il nuovo meccanismo. Per il resto mi sembra che la fusione sia stata fatta bene, senza intoppi, salvo il lavoro che questa fusione determina».

- segue

Cioè?

«Per esempio il segretario generale di Genova prima si occupava soltanto di Genova, adesso deve occuparsi di tutti e due i porti. Le varie funzioni che prima non erano fra loro coordinate adesso bisogna coordinarle e questo può voler dire, almeno inizialmente, più lavoro per conoscersi. Ma la logica è quella di un efficientamento e mi auguro che questo avvenga. Doversi far carico di uniformare le pratiche con Savona è complesso. Per esempio sul famoso testo del nuovo atto di concessione demaniale standard con i terminalisti sono mesi che si lavora, ma non risulta che ci sia ancora un testo che funziona o che sia apprezzato da tutti e comunque non è stato ancora ufficialmente adottato.

Che cos'altro manca?

«La cosa più eclatante a Genova è che il Comitato di gestione è ancora incompleto. Questo, come dire, la dice lunga. Il Comune di Genova non si è ancora espresso».

Però c'è Marco Doria.

«Ma non dovrebbe starci. Non doveva starci prima e non dovrebbe starci adesso. Mi risulta fra l'altro che il collegato porti abbia espressamente escluso le cariche politiche nel Comitato di gestione, quello che si è sempre detto e che qualche porto si è dimenticato lasciando i rappresentanti politici nei Comitati di gestione. Con questo abbiamo chiuso le ambiguità, speriamo».

Gli operatori erano preoccupati di non sedere più in Comitato. Questo ha avuto conseguenze nel rendere più difficili i rapporti fra l'Autorità e gli operatori?

«Non direi. E' molto meglio il Comitato di gestione rispetto a quello che era prima il Comitato portuale perché si crea una chiara separazione fra il regolatore e i soggetti regolati. Le categorie la loro voce la possono fare sentire e la fanno sentire. Il Comitato portuale era una vecchia reliquia del Consorzio autonomo del porto di Genova che era stata importata nella legge 84. Adesso finalmente ce ne siamo liberati».

- segue

Il porto di Savona temeva di diventare secondario. E' stato così?

«Secondo me è un rischio che non c'è mai stato e che non c'è. Non mi pare che ci siano neppure lontanamente segni di marginalizzazione di Savona. Sotto questo profilo c'è attenzione assolutamente equivalente per i due porti. La mancata nomina del direttore non incide su questo, perché a Savona ci sono persone che stanno facendo il loro lavoro e perché il direttore di scalo, per come prevede la legge, non ha poteri straordinari. Savona deve considerarsi null'altro che un pezzo della stessa Authority. Il problema della capacità decisionale riguarda tutti. All'inizio si deve fare un po' di rodaggio, mi auguro che sia soltanto rodaggio».

Con la presidenza di Luigi Merlo, Genova era uscita da Assoporti perché si sentiva marginalizzata a Roma, ad esempio rispetto ai porti di transhipment. Adesso l'asse dell'attenzione nazionale sembra essersi spostato verso l'Adriatico. E' un'impressione sbagliata?

«Direi di sì. Il mugugno fa parte del carattere genovese. I porti si promuovono se sono guidati da persone in gamba, non a seconda di come si chiama il porto».

Camera approva emendamento

Terminal portuali verso esenzione Imu

Roma. Le banchine e le aree scoperte dei porti sono immobili destinati a usi «particolari», anche se concessi ai privati. La Commissione Bilancio della Camera ha approvato, nell'ultima seduta dell'anno, un emendamento che esenta i terminal dal pagamento dell'Imu. Ora l'emendamento dovrà essere inserito nella legge di bilancio, in discussione in Parlamento. Da gennaio 2019 i proprietari dei terminal e dei piazzali potranno chiedere
segue in ultima pagina



Terminal portuali

il declassamento dei loro immobili, che passano alla categoria E/1. Un risparmio per gli operatori calcolato in 33 milioni di euro. Restano escluse le strutture destinate a usi da diporto, turismo e crociere, ovvero non funzionali alle operazioni portuali mercologiche, anche se vi rientrano «le aree scoperte dei medesimi porti adibite al servizio passeggeri, compresi i crocieristi»: quindi non le stazioni marittime ma i piazzali antistanti si.

«Le banchine -si legge nell'emendamento- e le aree scoperte dei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale rientranti nelle autorità di sistema portuale di cui all'Allegato

A della legge 2 gennaio 1994, n. 84, adibite alle operazioni e ai servizi portuali afferenti merci e passeggeri di cui al comma 1 dell'articolo 16 della medesima legge, le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché i depositi ivi ubicati strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali, costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1, anche se affidati in concessione a privati. Sono parimenti censite nella categoria E/1 le banchine e le aree scoperte dei medesimi porti adibite al servizio passeggeri, compresi i crocieristi».

L'autonomia finanziaria essenziale per lo sviluppo dei sistemi portuali



VENEZIA – “Lo sviluppo dei porti del Mediterraneo, in particolare di quelli italiani, può rappresentare un valore aggiunto non solo per il nostro Paese ma anche per l'intero continente. Lo afferma Pino Musolino, presidente del “sistema” portuale di Venezia e Marghera, sulla base del suo intervento alla recente assemblea di Assoport.

Nella rinnovata centralità euro-mediterranea, abbiamo il gravoso, ma stimolante, compito – sottolinea il presidente Musolino – di contribuire alla competitività di tutti i paesi dell'UE in uno scenario che è definitivamente globale, nel quale la crescita si gioca tutta sui mercati esteri e sulle esportazioni. In questo contesto i porti e le infrastrutture ricoprono un ruolo fondamentale nelle politiche di sviluppo europee.

È per questo che appare paradossale che tra i vertici di ESPO non siedano – oramai da molti anni – rappresentanti italiani. Assoport – assieme al Governo – può e deve far sentire la propria voce in Europa, non solo quando si tratta di chiedere fondi ma soprattutto quando su quei tavoli vengono elaborate e prese decisioni strategiche.

L'attuale sistema portuale italiano ha integrato nelle AdSP porti geograficamente prossimi con l'obiettivo di migliorare le sinergie e promuovere la competitività tra sistemi portuali ma queste aggregazioni non hanno ancora trovato corrispondenza a livello europeo. La prevista revisione del 2023 della Rete Ten-T è, dunque, l'occasione utile per colmare il gap esistente nella rete Comprehensive e nella rete Core TEN-T, così come individuati dalla recente riforma della portualità italiana.

- segue

Va però ricordato che senza adeguata e maggiore autonomia finanziaria, lo sviluppo portuale continuerà a pesare solo sulle casse dello Stato. Voglio ricordare che i Porti del Northern Range godono oggi di un'autonomia decisamente più significativa di quella dei porti italiani che a sua volta è ancora lontana da quella stabilita dall'UE (Reg. UE 352/2017- art. 13).

All'Italia, manca una autonomia impositiva idonea a consentire la costruzione di un'entrata fondata su presupposti, aspetti tecnici, commerciali e strategici propri. Serve, pertanto, superare la limitata e condizionata compartecipazione al gettito IVA ed ammettere l'imposizione autonoma derivante da specifici presupposti a fronte di capacità di gettito. Maggiori risorse consentirebbero di realizzare quelle infrastrutture necessarie per avere porti più efficienti e, al contempo, consentire alle nuove AdSP di concentrarsi su uno sviluppo sostenibile, anche dal punto di vista ambientale, attraendo le migliori tecnologie, come stiamo facendo a Venezia realizzando il primo terminal LNG che ha appena ottenuto un cofinanziamento europeo grazie al progetto GAINNIT. Autonomia finanziaria che incentiverebbe anche percorsi maggiormente virtuosi nella gestione e pianificazione portuale. Un ruolo più forte dei porti italiani in Europa rende non solo l'Italia, ma l'intera Unione, più competitiva".

Container a 2,6 milioni di teu

Un anno da record al porto di Genova

Genova. Si innalza ancora un altro po' l'asticella del traffico container del porto di Genova che chiude il 2017 con 2,6 milioni di teu, circa 300 mila in più rispetto al 2016. «È un nuovo record assoluto per il porto, arrivato grazie ad un miglioramento del contesto economico generale, siamo stati anche fortunati», commenta Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale.

È il segno dell'appetibilità dello scalo, dell'interesse «manifestato negli ultimi mesi da grandi operatori internazionali, sia fondi d'investimento che armatori e terminalisti. Tutti i grandi player mondiali dello shipping in qualche modo sono interessati al nostro porto». Anche se, secondo Signorini, il mec-

segue in ultima pagina

Un anno da record

canismo governativo dell'*authority* e la sua offerta non sono particolarmente adatti ad assorbire efficacemente la domanda imprenditoriale.

«Il ruolo dell'amministrazione - spiega - è quello di creare le condizioni affinché l'interesse si trasformi in investimenti concreti, e per farlo dobbiamo essere più veloci nel dare le risposte che i privati ci chiedono. Esistono degli ostacoli oggettivi di natura burocratica, ma come ente dobbiamo fare tutto il possibile per

rendere più efficienti e immediate le procedure».

L' intervista

«Più poteri alla Liguria Anche noi al tavolo con la Lombardia»

Toti : chiediamo subito una risposta

ROMA Dopo Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna scende in campo un' altra Regione del Nord per reclamare più autonomia e risorse per esercitarla. È la Liguria di Giovanni Toti, che domani in giunta presenterà un documento con il quale verranno chieste al governo maggiori competenze su dieci materie, a partire dalla **portualità**, le grandi reti di trasporto, l' ambiente, l' organizzazione territoriale, l' urbanistica. Un passo deciso, quello del governatore azzurro, che conferma come le tre regioni governate dal centrodestra si muovano all' unisono, ponendosi come «motore e spinta per il cambiamento istituzionale, politico, economico» del Paese per la prossima legislatura, che secondo Toti dovrà essere «costituente», qualunque sia l' esito del voto.

La legislatura è quasi finita, perché muoversi ora?

«Presenteremo le nostre richieste al governo ancora in carica, per sederci al tavolo già aperto da Gentiloni e Bressa con Lombardia ed Emilia, che una con il referendum e l' altra seguendo il percorso ex articolo 116 e 117 rivendicano maggiore autonomia. È un modo per accelerare i tempi: porteremo la mozione in Consiglio a gennaio, e ci faremo trovare pronti se toccherà al prossimo governo concludere l' iter».

Ma la Lega non chiedeva un referendum?

«Non escludiamo affatto di ricorrervi se il governo, questo e il prossimo, non ci daranno le risposte che vogliamo. Ma con questi tempi elettorali difficilmente si riuscirebbe a svolgerlo entro il 2018, quindi cerchiamo di ottenere gli stessi risultati trattando. Se troveremo le porte chiuse, sceglieremo l' altra strada».

Oltre all' autonomia chiedete fondi?

«Per le competenze che rivendichiamo chiediamo risorse che possono essere calcolate secondo i costi

- segue

standard. Ci sembra equo. E per il mantenimento e l' accrescimento della competitività del sistema portuale ligure - il primo d' Italia, risorsa per il Nord che fa incassare allo Stato in Iva e accise tra i 7 e gli 8 miliardi - chiediamo una quota di restituzione fiscale: ne parleremo, ma un miliardo, un miliardo e mezzo potrebbe essere una cifra congrua».

Il vostro attivismo serve a dare una spinta a un centrodestra diviso sui programmi e senza una leadership?

«Sì, vogliamo rappresentare una delle istanze da portare al governo se il centrodestra vincerà. Il Paese ha un disperato bisogno di riforme, di una rivoluzione copernicana che dia maggiori poteri ed autonomia a regioni ed enti locali assieme a un governo più forte, con elezione diretta del premier o del capo dello Stato. Ed è improrogabile una riforma profonda dei partiti, incapaci di aggregarsi secondo regole che consentano quella semplificazione auspicata da anni e in grado di garantire governabilità al sistema».

E se non vincerà nessuno?

«Il rischio oggettivamente c' è. Il Rosatellum ha una forte ispirazione proporzionale, porta alla competizione anche interna alle coalizioni, facilita la dispersione partitica.

E non sarà facile, se nessuno prevarrà, mettere su un governo di larghe intese, non solo per i numeri ma per le differenze evidenti tra le forze in campo. Però è chiaro che, anche in quel caso, qualunque governo si insedi o resti in carica avrà il dovere di porre dei rimedi strutturali al sistema prima di tornare al voto».

Perché lei, che a FI ha portato vittorie, non si mette in gioco alle elezioni?

«Perché sono già in corsa partiti strutturati con leader politici di riferimento, ed è giusto che questa partita la giochino le formazioni tradizionali che sono state in campo in questi ultimi anni. Io lavoro per il cambiamento. E la politica per me oggi è soprattutto ricostruire un rapporto di fiducia con i cittadini: mi sono preso un impegno con i miei elettori liguri, e lo porterò a termine» .

RIPRODUZIONE RISERVATA.

di Paola Di Caro

L'intervista

Delle Piane, Ance "Togliere Genova dall'isolamento per ripartire"

MASSIMO MINELLA pagina 11

Togliere Genova dall'isolamento per farla ripartire al più presto. Filippo Delle Piane, presidente dei costruttori di Ance, rilancia sulla necessità di realizzare le infrastrutture, ma invita anche a un piano di valorizzazione del territorio che faccia leva sulle sue eccellenze.

Intervista



Filippo Delle Piane Cantieri e mare Genova non perda il treno della ripresa

MASSIMO MINELLA

Avrebbe più di un motivo per essere arrabbiato, Filippo Delle Piane, presidente dei costruttori genovesi di Ance, duemila imprese, undicimila addetti. Filippo, figlio d'arte (il padre Stefano ha guidato prima di lui l'associazione, dal '94 al 2000 e ha rivestito più volte incarichi nazionali), costruttore e "critico appassionato" di una città che ama profondamente, è amareggiato per una Finanziaria che, ancora una volta, ha tradito le aspettative dei costruttori. E non è una battaglia di lobby, precisa il presidente, quanto la constatazione che mentre a parole si dice di voler far rinettere in piedi il Paese facendo leva (anche) sull'edilizia, dall'altra si negano alla stessa gli strumenti per sostenere la sfida.

Chi ha sbagliato, presidente?
«Che posso dire? Era l'ultima legge di un governo che sta per scadere, una Finanziaria elettorale, e c'è stato un po' di assalto alla diligenza».

E a voi che è accaduto?
«Abbiamo rinnovato le cariche da poco più di un mese, forse non siamo riusciti a stare sul pezzo come avremmo dovuto, mettendo

In campo un po' di capacità di lobby. Ma il punto è un altro».

Quale?

«Che a parole si fanno grandi annunci, nei fatti tutto resta fermo. Anzi, stavolta siamo andati addirittura indietro».

Addirittura?

«Nel 2017 c'era la deduzione del 50% dell'Iva a chi acquistava un immobile A o B. Norma che doveva essere prorogata, ma così non è stato e quindi ora tutto torna come prima».

Eppure qualche segnale positivo, anche sul vostro versante, era arrivato. Lei stesso ne aveva dato conto fra i primi qualche tempo fa.

«Ma è proprio questo che amareggia, ci sono segnali incoraggianti come il forte aumento delle transazioni che ci dice che sono aumentati gli scambi fra privati. Bisognava insistere nel sostegno al settore, perché la crisi non è certo finita e le difficoltà continuano, come dimostra l'atteggiamento delle banche che erogano ancora tassi aggressivi alle famiglie e tengono stretto il credito verso le imprese».

Veniamo a Genova. Anche qui le difficoltà non mancano, eppure ci sono segnali di ripresa che fanno riflettere. Ma

è vera ripresa, secondo lei?

«Cerchiamo di riflettere in modo pragmatico, senza esaltazioni, ma nemmeno catastrofismi. Gli investimenti in infrastrutture sono aumentati. Il terzo valico vedrà la luce fra qualche anno, non ci sono più dubbi dopo l'annuncio dello sblocco dei fondi del quinto e del sesto lotto. Si è al lavoro per la realizzazione della Grouda e del nodo ferroviario. Insomma, ci sono investimenti

relevanti sulla città e questi sono i benvenuti per togliere Genova dal suo isolamento. Direi che da questo punto di vista cerchiamo di far finire un paradosso».

In che senso?

«Genova ha una posizione strategica, sia da terra che da mare. Ma è tagliata fuori dai grandi collegamenti. Non è forse paradossale, questo? Ecco perché il cuore della sfida sta tutto nella capacità di toglierla dall'isolamento».

Ci si riuscirà, secondo lei?

«Bisogna sapersi agganziare al treno della ripresa che, per quanto ci riguarda, porta a Milano. Io la frequento spesso, ha un ritmo diverso da tutti quelli delle altre città italiane. Noi dobbiamo agganziarla. E da questo punto di vista il treno veloce diventa centrale. Siamo in

una situazione di armonia politica fra istituzioni che può favorirci in questo, non dimentichiamolo».

Che fa, uno spot per Bucci e Toti?

«No, guardo ai fatti. In questo momento c'è un'opposizione in fase di ricostruzione, oserei dire che è quasi assente, e questo non è assolutamente un bene. Noi cerchiamo solo di fare il nostro lavoro e chiediamo alle istituzioni di fare altrettanto».

Ma come giudica l'operato del sindaco Bucci?

«È un uomo mosso da entusiasmo e si avverte questa regia comune con il presidente della Regione Toti che è un valore aggiunto. Noi però chiediamo risultati concreti e su questo facciamo le nostre valutazioni. Il presente parla di

una città che ha enormi problemi con la macchina comunale, le pastoie burocratiche sono stancanti, alienanti, mostruose. Vogliamo decisioni più rapide e norme meno farraginose. Noi facciamo la nostra parte, cogliendo anche nuove opportunità».

A che cosa si riferisce?

«Al bonus sisma, al quale anche noi possiamo attingere, che può rimettere in circolo le costruzioni, favorendo crediti d'imposta che ovviamente vengono modulati a seconda delle zone. Con Deloitte stiamo mettendo a punto una piattaforma sul tema. Ci sono buone opportunità di intervento su un patrimonio vetusto. Le nostre regole sono ancora tarate su un Paese in evoluzione e non in trasformazione, come invece è».

Quindi più che costruire è necessario ristrutturare?

«Abbiamo un patrimonio molto parcellizzato, le case sono state a lungo una sorta di assicurazione sulla vita e intervenire in queste situazioni è più difficile. Questi incentivi vanno nella giusta direzione, ma devono essere sostenuti da strumenti adeguati».

Non c'è il Puc per questa esigenza?

«Domandiamoci se è ancora uno strumento adeguato un piano che ha bisogno di 5 anni per essere finito e di 5 per essere approvato. Quando nasce ha già 10 anni sulle spalle. Dobbiamo ragionare sulle destinazioni d'uso delle aree, sapendo che è poi il mercato a orientare l'incontro fra domanda e offerta. Guardate Campi, il nuovo polo commerciale della città che non era certo stato

pensato così. E che dire del Blueprint?».

Che dire?

«Che è stato un errore fare un prodotto pensato per investitori stranieri senza capire chi potessero essere. Chi investe chiede un rendimento. Altrimenti non si muove. È giusto che il Comune vada a Cannes, alla più grande vetrina immobiliare del mondo, a marzo, per vedere chi siano i veri investitori.

L'approccio da cui è ripartito il waterfront mi pare corretto, prima di proporre è giusto ascoltare cosa interessa davvero».

di **FRANCESCO DE LUCA**

“

L'opposizione è in fase di ricostruzione, oserei dire che è quasi assente, e questo non è un bene

Il Blueprint? È stato un errore fare un prodotto pensato per investitori stranieri senza capire chi potessero essere

”

Il terminal di Vado Ligure corre: prime navi nel 2019

Genova - «Lavori già completati al 54%». L'opera è tra le più attese in Italia.

Genova - «La costruzione della piattaforma sta andando avanti bene, siamo al 54% del completamento dei lavori», spiega Paolo Cornetto, managing director di Apm Terminals a Savona-Vado. Accanto alle opere infrastrutturali per il nuovo terminal container di Vado Ligure (nella cui compagine Apm rappresenta il 50,1 per cento, Cosco shipping ports il 40 e Qingdao port international development il 9,9) vanno avanti anche gli acquisti di attrezzature, gru di banchina e non solo. «A novembre - afferma il manager - sono arrivati i primi dieci nuovissimi 'straddle carrier', **le gru a cavaliere per la movimentazione orizzontale dei container che abbiamo acquistato, dopo un investimento importante: sono dieci, ma la flotta che prevediamo di utilizzare con la piattaforma a regime è di diciannove mezzi di questo tipo.** Sono mezzi molto moderni, ad alimentazione mista, diesel/elettrica, cosa che fra l'altro ci consentirà di ridurre le emissioni, e per manovrarli stiamo assumendo operatori specializzati, e altri ne formeremo assumendo disoccupati. A fine marzo 2018 inoltre arriveranno anche le prime gru per il nuovo terminal, che partiranno dalla Cina proprio nei giorni attorno a Natale: insomma la realizzazione della piattaforma di Vado procede e stiamo lavorando per vedere l'arrivo delle prime navi nella primavera del 2019».

Mentre il terminal container, il più automatizzato fra quelli realizzati finora in Italia, si avvia a diventare operativo, nelle aree gestite da Apm ci sono già attività in corso, come quella del terminal reefer e il traffico intermodale. «Dopo anni di stop - ricorda Cornetto - da Vado sono ripartiti i primi treni merci, un segnale di attività importante e in linea col nostro **obiettivo di movimentare via ferrovia almeno il 40% dei container**».

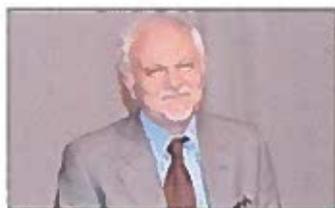
Il terminal container di Vado Ligure è una delle sfide maggiori della portualità italiana degli ultimi anni. La piattaforma è stata contestata almeno su due fronti, entrambi i quali sostengono che l'opera non serve: i comitati di cittadini temono un peggioramento delle condizioni di vita a Vado, mentre molti operatori portuali genovesi considerano che il terminal non genererà nuovo traffico, ma ne sottrarrà alle banchine della Lanterna. Apm invece sostiene che porterà a Savona circa un milione di teu a regime conquistando anche nuovi mercati, in Baviera, Svizzera, Austria e Francia. Per ottenere questo risultato la società terminalistica del gruppo danese punta sull'utilizzo della ferrovia. Da Savona partiranno treni lunghi 450 metri che collegheranno il terminal con gli interporti dell'Italia settentrionale. **Lo scalo savonese diventerà uno di quelli con maggiore attività intermodale mare-ferrovia.** L'obiettivo è il 40 per

- segue

cento del traffico totale movimentato su treno, un dato paragonabile o superiore a quello degli scali che oggi in Italia hanno maggiore traffico ferroviario, ossia Trieste e La Spezia.

Un punto su cui il terminal si sta muovendo è quello dell'occupazione. Già oggi la piattaforma fa lavorare 142 persone per l'attività dell'ex terminal reefer, su un'area di 37 mila metri quadrati dove si muovono circa 600 mila pallet di frutta fresca all'anno, generando un traffico di 70 camion al giorno. In futuro, grazie anche alla presenza nella compagine societaria della cinese Cosco, verrà sviluppato, accanto al traffico principale dei container, quello dei carichi eccezionali. Il piano di assunzioni prevede, in aggiunta ai lavoratori del terminal reefer, **237 lavoratori in una prima fase, che saliranno a 309 con l'entrata in servizio del terminal, nel marzo 2019**, per diventare quattrocento con la piattaforma a regime, dal 2020, quando sarà pienamente operativa la capacità di 1,1 milioni di teu. Nel quadro delle future assunzioni, il terminal si è impegnato ad assorbire almeno metà dei quaranta partecipanti al corso di formazione per operatori di terminal portuali, organizzato da Is.for.coop e che fa parte del programma di iniziative avviate dalla Regione Liguria nell'ambito del programma "Blue economy", le cui iscrizioni sono ancora aperte fino al prossimo 12 gennaio 2018. Il corso, gratuito e della durata di 600 ore, è rivolto a 40 disoccupati, giovani e adulti, in possesso di qualifica triennale, diploma di scuola secondaria superiore o laurea, conseguita sia con il vecchio che col nuovo ordinamento universitario.

Darsena Europa, rissa sui fondi



Stefano Corsini

FIRENZE – Darsena Europa, finanziamenti e “fasi”: in consiglio regionale si è consumato l’ennesimo scontro tra il consigliere livornese Francesco Gazzetti con la delega relativa e il gruppo 5 Stelle toscano guidato da Giacomo Giannarelli. Quest’ultimo ha criticato la maggioranza regionale e lo stesso Gazzetti perché nella legge di stabilità della Toscana il finanziamento di 12,5 milioni all’anno promessi per la Darsena Europa non partiranno più dal 2018 ma dal 2020. “Perché la Regione ritarda di due anni?” si è chiesto Giannarelli attaccando in particolare Gazzetti.

Martedì scorso, nella “cabina di regia” sulla Darsena Toscana che si è tenuta a Firenze in Regione, lo scontro si è riaperto. Gazzetti ha ricordato che lo spostamento dell’avvio del contributo, spostato al 2020 fino al 2039, è dovuto solo alla “rimodulazione” del crono-programma sulla Darsena Europa presentata dall’Autorità portuale. I soldi ci saranno – ha ribadito Gazzetti – e la “cabina di regia” l’ha confermato. Semmai c’è da chiedersi se Giannarelli è d’accordo con il sindaco di Livorno Nogarin: sembra che quest’ultimo sia d’accordo su tutto il crono-programma mentre Giannarelli afferma di voler accettare solo le prime due fasi”.

Anche il presidente dell’AdSP Stefano Corsini versa acqua sulla polemica. “Il finanziamento della Regione – ci ha detto – è confermato e rimane in linea con i tempi realistici del crono-programma: Se poi dovesse per qualche motivo slittare ancora, per il primo anno saremmo comunque in grado di anticiparlo con le nostre risorse”.

LE SFIDE DEL PORTO

TRAFFICI IN CRESCITA
I TRAFFICI RISULTANO IN CRESCITA,
BOOM GIÀ NOTO DEI FORESTALI, DELLE AUTO
SPECIE DEI RO/RO E RIPRESA DEI CONTENITORI



Personale
e costi

Organico: 7 milioni
e mezzo di euro per
4 dirigenti, 31 quadri,
58 impiegati e 0 operai

«Più coraggio negli investimenti» Ecco cosa chiedono gli operatori *Il 2018, l'anno della grande espansione dei traghetti ro/ro*

QUALI SARANNO i settori di maggiore sviluppo dei traffici portuali nel 2018? Due documenti, usciti in questi giorni, inquadrano il problema da diversi punti di vista. Il primo documento è il rapporto ordinato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti a un tavolo di analisti, che 'pesa' il porto sulla base dei risultati del 2016, primo anno di entrata in vigore (purché parziale) della Riforma. Il secondo documento è un numero speciale del giornale mensile 'on line' dell'Autorità di sistema, curato da Marco Casale, che propone un focus di interviste sui traffici ro/ro: che a Livorno sono un record assoluto e rappresentano un quinto di quelli a livello nazionale. La relazione sulle attività portuali del 2016 voluta dal MIT, firmata dalla direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali (divisione 2) fornisce dati significativi dei costi e dei ricavi **DEI TRAFFICI** pre-riforma. Per esempio, il costo dell'organico, pari a 7 milioni e 494 mila euro per 4 dirigenti, 31 quadri, 58 impiegati e 0 operai (89 dipendenti effettivi). Le tasse portuali sono state, nello stesso periodo, di 19 milioni e 366 mila euro. L'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie e uscite di funzionamento) è calato dal 2015 (ex 3,47) a 3,24.

I TRAFFICI risultano in crescita, con un boom già noto dei forestali, delle auto e specie dei ro/ro e una ripresa dei contenitori. Il porto risulta in primo in assoluto in Italia per quest'ultima tipologia. Un paragone con il porto a noi più vicini, La Spezia, vede per quest'ultimo un indice di efficienza migliore (4,02) in crescita rispetto



STRATEGIE Tutti i numeri del porto di Livorno sono destinati a crescere nei prossimi mesi

LA PRIORITA' Sviluppare i collegamenti ferroviari tra Darsena Toscana e la rete

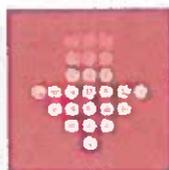
all'anno prima, una spesa d'organico minore (2 milioni e 744 mila euro) a fronte di un organico la metà di quello livornese (41 dipendenti con solo 2 dirigenti) e con un ricavo dalle tasse portuali superiore a quello di Livorno, pari a 22 milioni e 83 mila euro. Fermiamoci qui delle 270 pagine del rapporto. Dal notiziario dell'Autorità di sistema si ricavano invece alcuni

pareri interessanti, sia dei presidenti degli agenti marittimi (Asamar) Enrico Bonistalli, sia degli spedizionieri (Spedimar) Gloria Dari, sul traffico dei rotabili, che come abbiamo scritto a Livorno ha un record nazionale. Senza sminuire il valore dei contenitori, sia Bonistalli che Dari sottolineano la mancanza di spazi sufficienti per i traghetti ro/ro, che anche nel prossimo futuro aumenteranno sia per l'accresciuta concorrenza, sia per l'impegno dello Stato a sviluppare le tratte marittime e ferroviarie rispetto a quelle stradali. Anche il direttore generale di Sintermar, gestito dai gruppi Neri e Grimaldi (dopo l'uscita dei D'Ale-



SPEDIZIONIERI La presidente Gloria Dari

- segue



Prossimi
mesi

Lo sviluppo

I traffici ro/ro aumenteranno sia per l'accresciuta concorrenza, sia per l'impegno dello Stato a sviluppare le tratte marittime e ferroviarie

Il rischio

Il porto di Livorno potrebbe essere penalizzato dalla realizzazione terzo valico sopra Genova; per questo il collegamento ferroviario è una delle priorità

sio e dei Fremura) Federico Baudone, chiede più coraggio a Livorno negli investimenti e nella programmazione per i rotabili.

PUNTO FOCALE: sviluppare i collegamenti ferroviari tra la Darsena Toscana e la rete per poter raggiungere entro 4 anni con treni-blocco diretti i grandi hub dell'Italia settentrionale e dell'Europa centrale. La sfida è aperta e i tempi sono, appunto, molto stretti. L'alternativa, il terzo valico sopra Genova in tempi più veloci dei nostri, potrebbe mettere Livorno in condizioni di definitiva inferiorità.

A.F.

Protocollo d'intesa fra Interporto di Livorno, RAM, Authority, Interporti di Padova e Verona

Al via lo studio per lo sviluppo della completa integrazione modale strada-ferrovia-mare a servizio dei traffici delle Autostrade del Mare tra il Porto di Livorno e i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale.

Il nuovo servizio mira ad eliminare 2.700 camion al mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale, per una riduzione di emissioni di CO2 stimabile in circa 4.800 tonnellate/anno

Roma – Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale al servizio dei traffici delle Autostrade del Mare del Porto di Livorno. Lo scalo livornese vanta infatti il primato in Italia per traffico Ro-Ro con il 13% del totale nazionale e 390.000 veicoli commerciali in transito nel 2016. In particolare, l'iniziativa prevede l'implementazione di un servizio strada-ferrovia-mare per il trasporto delle merci dal Porto di Livorno, verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Trasferendo su rotaia parte del percorso, oggi effettuato totalmente su gomma, il nuovo servizio potrebbe arrivare a togliere 2.700 camion ogni mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale con un notevole beneficio in termini ambientali, stimabile in circa 4.800 tonnellate di emissioni di CO2 in meno all'anno. Questo lo scopo dello studio che impegnerà Interporto Toscano Amerigo Vespucci (promotore dell'iniziativa), RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Regione Toscana, Regione Veneto, Interporto Quadrante Europa di Verona, Interporto di Padova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmatari di un Protocollo d'intesa.

Il Protocollo d'intesa per Livorno

I firmatari del Protocollo collaboreranno alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per uno o più nuovi servizi intermodali volti a fluidificare i flussi di traffico connessi alle Autostrade del Mare afferenti al Porto di Livorno, riducendo il congestionamento di terminal, aree portuali e vie d'accesso.

Il gruppo di lavoro analizzerà la sostenibilità dell'utilizzo dell'Interporto Vespucci come vero e proprio *portuale* e come scalo di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferro verso gli Interporti di Verona e Padova, snodi strategici sulle direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest. Un obiettivo ambizioso dunque, reso necessario a fronte della crescita dei traffici dei rotabili registrata presso lo scalo livornese.

«Il Protocollo realizza gli obiettivi chiave della riforma avviata dal ministro Delrio – ha dichiarato Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti – Da un lato, compie un passo avanti verso una strategia condivisa che mette sempre più al centro il concetto di logistica sostenibile, dall'altro, vede gli attori del settore portuale e logistico "fare sistema" per una programmazione intelligente, che prende il via da progetti di fattibilità. Tale iniziativa è l'emblema di ciò che stiamo portando avanti con il Ministero dei Trasporti attraverso la cosiddetta "Cura dell'acqua" e la "Cura del Ferro", i due strumenti cardine di un percorso di pianificazione che comincia a dare i primi risultati positivi e che pone le sue basi su una visione di sistema che integra le diverse modalità. Inoltre, l'accordo per Livorno rappresenta una best practice da esportare anche ad altri scali e altri territori: come RAM siamo pronti ad assumerci questo impegno, per accompagnare il settore a definire una progettazione dall'alto valore aggiunto. Per farlo, RAM mette a disposizione le competenze già oggi impiegate nel lavoro svolto come braccio operativo del Ministero per l'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, a cui si è aggiunto il ruolo di supporto ai lavori della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale e al processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti».

Logistica

LIVORNO STUDIA NUOVI SERVIZI FERROVIARI

LIVORNO. Al via lo studio per l'attivazione di un nuovo servizio intermodale per i traffici delle Autostrade del Mare del porto di Livorno. Questo grazie a un protocollo di intesa che è stato sottoscritto tra Interporto di Livorno, promotore dell'iniziativa, Ram Logistica Infrastrutture e Trasporti, Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Interporti Padova, Verona, Regione Toscana e Regione Veneto e Rete Ferroviaria Italiana. Il nuovo servizio mira ad eliminare 2.700 camion al mese dalle strade dell'Italia Centro-Settentrionale, per una riduzione di emissioni di CO₂ di 4.800 tonnellate/anno.

Il Nautilus

Porto della Chiusa: avanti tutta



PIOMBINO – Ottenere i titoli abilitativi edilizi per la realizzazione delle nuove costruzioni e stipulare preaccordi contrattuali vincolanti per l'affidamento delle attività e l'ottenimento dei finanziamenti. In poche parole: portarsi avanti con il lavoro in attesa del rilascio della concessione delle aree.

Sono questi gli obiettivi dell'accordo procedimentale firmato stamani nella sede di Piombino dell'Autorità di Sistema Portuale tra Comune di Piombino, la stessa Adsp dell'Alto Tirreno e la cooperativa Chiusa di Pontedoro, aggiudicataria della concessione per la realizzazione della nuova infrastruttura portuale lungo il tratto costiero compreso tra la Punta Semaforo ad Ovest (in prossimità del porto commerciale-passeggeri) e la foce del Cornia ad Est.

Il progetto è articolato in quattro stralci funzionali. 1) la Darsena Turistica: 652 posti barca, con una parte dedicata a box per il diportismo, un centro commerciale di 4mila mq e 40mila mq di parcheggi. 2) Il polo della Cantieristica, 80mila mq di aree e una banchina da 180 metri. 3) Un'area con una funzionalità autonoma dedicata alle attività di pesca: 57 posti barca previsti e un ettaro di magazzini per la conservazione del fresco. 4) Un'area di 100 posti dedicata alla nautica sociale e sportiva (più altri cento posti barca per i soci della cooperativa). Sono inoltre previste coperture fotovoltaiche per una potenza di 3,9 mw.). L'opera nel suo complesso ha un costo di 80 milioni di euro, di cui 25milioni per la Darsena Turistica e 24 per il polo della Cantieristica.

La cooperativa consegnerà entro sessanta giorni dalla sottoscrizione dell'accordo, un cronoprogramma degli interventi, con indicazione dei tempi di massima necessari alla realizzazione delle opere. Il Comune di Piombino farà la propria parte: convocando la Conferenza di Servizi conclusiva del procedimento di cui al Decreto Burlando, al fine di recepire le indicazioni di cui alla Valutazione di impatto Ambientale di competenza regionale.

Con la firma di questo protocollo viene insomma dato avvio ad una iniziativa importante per lo sviluppo della nautica da diporto nell'ambito del sistema dell'Alto Tirreno. Il progetto consente peraltro la delocalizzazione degli attracchi dei pescherecci tradizionali del porto di piombino: un passo in più verso la realizzazione delle previsioni del prp, che prevedono il tombamento della darsena pescherecci".

"Oggi si dà in pratica avvio ad un percorso importante – ha detto il sindaco Giuliani – la città ha bisogno di progetti come questo: ringrazio l'Adsp e prima ancora l'ex Autorità Portuale di Piombino, la cooperativa e gli uffici del Comune per aver portato avanti con determinazione questo percorso."

E di lavoro di squadra e lungimiranza ha parlato anche il presidente della cooperativa Chiusa di Pontedoro, Lio Bastianini: "Se oggi siamo qui lo dobbiamo al lavoro di squadra. Abbiamo trovato nelle istituzioni, dal comune all'Authority, sino alla Regione, la massima disponibilità a superare tutti gli ostacoli che si frapponavano tra la nostra visione di sviluppo e la sua concreta realizzazione. C'è un forte interesse per questo progetto e ora abbiamo tutti gli strumenti per andare avanti".

Due unità verranno allungate

Grimaldi rinforza le automare verso Barcellona

Civitavecchia. L'integrazione logistica tra i porti di Barcellona e Civitavecchia -nei giorni scorsi la Commissione Ue ha assegnato ai due porti le risorse di *BCInlc MOS for the future*- da un lato va a strutturare un traffico ben radicato, quello delle autostrade del mare, dall'altro a rafforzare la presenza dell'armatore che questo traffico lo gestisce, Grimaldi. Oltre ad aver ottenuto finanziamenti europei dedicati, Civitavecchia ha stretto un protocollo d'intesa con la compagnia marittima napoletana «per consentirgli di sviluppare al meglio anche il traffico automotive che ha avuto nei mesi scorsi qualche calo», spiega Francesco di Majo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro-settentrionale. In sostanza si tratta di agevolazioni, «delle soglie sia per le auto che per i passeggeri, al raggiungimento dei quali Molo Vespucci applicherà all'armatore delle agevolazioni sulle tariffe», precisa di Majo.

Il gruppo Grimaldi, che tra l'altro nel prossimo anno riceverà cinque nuove unità per le autostrade del mare, a breve, secondo un accordo con Fincantieri in via di definizione, allungherà negli stabilimenti di Palermo le ammiraglie *Cruise Roma* e *Cruise Barcelona*, in servizio tra Civitavecchia, Porto Torres e Barcellona. L'operazione consentirà di aumentare la capacità di altri 500 passeggeri e 50 rotabili in più. Parallelamente è in ultimazione un accordo con Fincantieri per allungare le am-

segue in ultima pagina

Grimaldi rinforza

miraglie *Cruise Roma* e *Cruise Barcelona*, in servizio tra Civitavecchia, Porto Torres e Barcellona. Daranno a ciascuna una capienza di 500 passeggeri e 50 rotabili in più.

Traffici portuali, Cpc preoccupata

Luciani: l'Authority ascolti questo grido di dolore



CIVITAVECCHIA - C'è preoccupazione per l'andamento dei traffici in porto. È quanto emerso da una conferenza stampa indetta dal presidente della Cpc Enrico Luciani per fare il punto della situazione. La flessione subita dall'automotive ha messo a dura prova la Compagnia portuale con delle perdite «pericolose - ha detto Luciani - mi auguro che l'Autorità portuale ascolti questo grido di dolore e capisca che la misura è colma o si aprirà un inverno caldo».

L'Informatore Navale

Napoli: AdSP, conferenza stampa di fine anno 28 dicembre ore 11.00 sala delle riunioni



Napoli, 22 dicembre 2017 – Il Presidente, Pietro Spirito incontrerà i giornalisti giovedì 28 dicembre, ore 11.00, nella sala riunioni dell'ADSP di Napoli.

Sarà la conferenza stampa di fine anno per uno scambio di auguri e per presentare il seminario, fissato per fine gennaio d'intesa con l'Ordine dei Giornalisti della Campania, sui temi della logistica e dei trasporti.

Sarà l'occasione, anche, per fare il punto sui lavori in corso nel porto di Napoli.

Il seminario è stato organizzato da "Gam editori" (che realizza il mensile PORTO&interporto ed il quotidiano Primo Magazine). Il titolo del seminario è "Trasporto e logistica per l'economia del Sistema Italia" esclusivamente dedicato a giornalisti e pubblicitari iscritti all'Albo Nazionale.

Si tratta di un workshop a cui prenderanno parte l'Adsp Mar Tirreno Centrale, Confetra, Fedespediti, Accsea, ed altri attori fondamentali della catena logistica e del trasporto multimodale.

Il Nautilus

AdSP di Napoli: conferenza stampa di fine anno



NAPOLI – Il Presidente, Pietro Spirito incontrerà i giornalisti giovedì 28 dicembre, ore 11.00, nella sala riunioni dell'ADSP di Napoli.

Sarà la conferenza stampa di fine anno per uno scambio di auguri e per presentare il seminario, fissato per fine gennaio d'intesa con l'Ordine dei Giornalisti della Campania, sui temi della logistica e dei trasporti. Sarà l'occasione, anche, per fare il punto sui lavori in corso nel porto di Napoli.

Il seminario è stato organizzato da "Gam editori" (che realizza il mensile PORTO&interporto ed il quotidiano Primo Magazine). Il titolo del seminario è "Trasporto e logistica per l'economia del Sistema Italia" esclusivamente dedicato a giornalisti e pubblicisti iscritti all'Albo Nazionale.

Si tratta di un workshop a cui prenderanno parte l'Adsp Mar Tirreno Centrale, Confetra, Fedespedi, Accsea, ed altri attori fondamentali della catena logistica e del trasporto multimodale.

Nicolò (FI) sul Porto di Gioia Tauro

«Il sogno del grande scalo sta svanendo miseramente»

Dopo i 377 licenziamenti si movimentano appena 23 portacontainer a settimana, la metà del traffico previsto

Domenico Latino GIOIA TAURO Mentre a Roma squillano le trombe ministeriali ad annunciare la sigla dell' Intesa quadro per il definitivo rilancio del porto, in Calabria FI, con il suo capogruppo in Consiglio regionale Alessandro Nicolò, nei giorni scorsi ha descritto uno scenario desolante tracciando una situazione di forte allarme da non sottovalutare.

«Sono stati licenziati 377 lavoratori - ha ricordato l' esponente politico - e ormai non si scaricano neanche 23 container a settimana: circa la metà della media preventivata, mentre cresce forte la competitività di scali come Genova e Taranto».

Gioia Per Nicolò è un porto «tradito»: «Non vogliamo certo sminuire gli effetti della crisi che attraversa il **trasporto marittimo** mondiale delle merci - ha spiegato - ma è sotto gli occhi di tutti che il sogno dello scalo gioiese stia svanendo miseramente: è stato il report annuale della stessa Authority a certificarlo ufficialmente. Il bilancio si avvicina purtroppo a un buco nell' acqua. Senza gli adeguamenti strutturali individuati ormai da anni, con i cantieri per il bacino di carenaggio ancora fermi, privo di quella zona franca invano promessa dal 1996, il porto è ancora isolato e i

ritardi nel pianificare idonei catalizzatori economico-industriali non solo non hanno ancora attivato un reale processo di sviluppo del territorio ma hanno costretto a correre ai ripari per tentare almeno di difendere l' esistente».

Per Nicolò, Gioia sta diventando man mano uno scalo **marittimo** di "serie B", penalizzato da scelte governative nazionali che hanno via via cancellato una sfida di fondamentale importanza per l' intero Mezzogiorno.

«Le conseguenze più gravi e pesanti stanno ricadendo sui portuali che hanno già subito 400 licenziamenti», ha rimarcato.

Proprio sulla questione occupazionale, il ministro dei **Trasporti** ha chiarito che, l' Agenzia per la ricollocazione del personale in esubero si trasformerà poi in soggetto art. 17 come operante in tutti gli

altri porti d' Italia: «Neanche un posto di lavoro andrà perduto, né ora né in futuro», ha chiosato Delrio.

Il capogruppo forzista evidenzia però un declino accentuato che da preziosa risorsa e volano di sviluppo sta facendo diventare Gioia Tauro un problema: «Il porto, che occupa incontestabilmente un ruolo strategico primario negli scambi intercontinentali - conclude - non può essere tagliato fuori dalle nuove prospettive che si aprono nel **trasporto** mondiale. E ci sono in ballo anche tutti i progetti relativi al rilancio del retroporto, pure rimasti sulla carta».

Mentre qui si litiga sulle "Zes" il Governo nazionale istituisce le Zone logistiche semplificate per le regioni settentrionali

Trovato l'escamotage per favorire i porti del Centro-Nord

Mentre qui si discute sull'esclusione dei porti di Messina e Milazzo dalle "Zes" e sulle battaglie da portare avanti per rimediare all'improvvida scelta, il Governo escogita un altro strumento destinato a favorire i porti del Nord. A denunciarlo è il movimento CapitaleMessina: «Siamo alle solite, il copione si ripete: il nostro è un Paese diviso in due parti, Nord e Sud che viaggiano a velocità diverse e qualsiasi tentativo di colmare, anche in parte, questo gap risulta costantemente vano».

Va ricordato l'antefatto: il Governo, col Decreto Legge 91, cosiddetto "Decreto Sud", ha istituito le Zone economiche speciali (Zes), con l'obiettivo di fornire alle svantaggiate aree portuali e retroportuali del Mezzogiorno alcuni benefici che potessero aumentare la capacità nell'attrarre investimenti, rispetto alle più competitive strutture del Centro-Nord. «Succede, però, - sottolinea CapitaleMessina - che qualche giorno fa, in occasione dell'approvazione della Finanziaria, venga inserito un emendamento che istituisce le Zone logistiche semplificate (Zls), ovvero delle nuove zone franche a burocrazia zero, ideate per attrarre, invece, investimenti nei porti del Nord. In pratica l'acronimo è diverso ma sono come le Zes, senza credito d'imposta, ma con

le stesse semplificazioni fiscali e burocratiche. È evidente per tutti che hanno ben poca utilità le ZES, introdotte per aumentare la competitività dei porti meridionali, se gli stessi benefici vengono concessi ai porti del Nord, che hanno infrastrutture migliori, l'alta velocità ferroviaria e sono vicini al cuore dell'Europa.

Dal Sud finora sono arrivate poche reazioni: il presidente dell'Autorità portuale di Bari si dimette dal comitato Zes pugliese per protesta; ma è anche, ed è tutto dire, il presidente del Porto di Trieste nonché presidente dell'Assoporti Zeno D'Agostino, a prendere le distanze dall'emendamento. Che dire? Innanzitutto va stigmatizzato il Governo nazionale che, prima promette al Sud agevolazioni per una crescita delle zone portuali e poi non impedisce che si creino altrettante condizioni favorevoli per le aree portuali del Settentrione, reiterando ancora una volta le ingiuste politiche di sviluppo tutte sbilanciate verso il Centro-Nord. Quindi non possiamo che chiedere alla classe politica siciliana che agisca in fretta

con tutte le necessarie iniziative del caso».(l.d.)

Il sindaco spiegherà oggi le ragioni della sua scelta. E su una nuova discesa in campo dice: «Vorrei ci fossero delle firme a sostegno»

Città metropolitana, Accorinti non ricorre: «Mi ricandido? Forse»

Renato Accorinti rimarrà l'unico dei tre sindaci "metropolitani" dell'Isola a non presentare ricorso contro la propria decadenza. Ieri ha confermato una scelta che era nell'aria, oggi ne spiegherà le ragioni. I sindaci di Catania e Palermo, Enzo Bianco e Leoluca Orlando, avevano presentato ricorso contro i decreti del presidente della Regione che li dichiarava decaduti da sindaci delle rispettive Città metropolitane, per poi sostituirli con dei commissari. Il Tar ha dato loro ragione, sospendendo i provvedimenti di Crocetta. E Accorinti? «Valuterò», fu la prima reazione. Una valutazione durata a lungo, ma che ha portato ad una decisione: niente ricorso. In sella alla Città metropolitana rimarrà Francesco Calanna, mentre Accorinti concluderà il proprio mandato da "semplice" sindaco di Palazzo Zanca.

Il perché lo spiegherà stamattina, alle 10.30, quando si terrà una conferenza stampa di "saluti", gli ultimi auguri di Natale alla città con la fascia tricolore addosso. A meno di un bis.

E su questo fronte Accorinti continua a non sbilanciarsi. «Io sono pronto ad andare avanti, così come sono pronto ad andare a casa domani mattina», ribadisce. «Per strada tante persone, che non conosco, mi chiedono di ricandidarmi. Ma io vorrei che ci fosse una richiesta dal basso, come cinque anni fa, una raccolta firme. Senza porre un tetto, ma per capire realmente quali sono le sensazioni della città». E il movimento "Cambiamo Messina dal Basso"? Nelle scorse settimane ci sono state almeno tre riunioni, in cui si è discusso di un eventuale Accorinti-bis. «Che io sappia non si è parlato di alternative, ma in ogni caso, ripeto, voglio che sia la gente ad esprimersi». In realtà un'alternativa, almeno una, è venuta fuori e nasce proprio in casa: non sono pochi coloro i quali vedrebbero di buon occhio una candidatura dell'attuale vicesindaco, Gaetano Cacciola. «Per carità, sarei contento se il candidato sindaco fosse Tanino Cacciola. A me non interessa il nome, interessa che il nostro percorso vada avanti perché abbiamo fatto e stiamo facendo tanto per la città. Considerando soprattutto da dove partivamo. Ci dicono "sono onesti, però...". Intanto essere onesti non è poca cosa. Ma io dico di più: siamo onesti e bravi. Stiamo provando a fare una sintesi delle cose fatte, e dovremmo scrivere chissà quanti volumi».

Il prossimo "puntello" è il porto di Tremestieri. L'apertura dei cantieri è sempre più vicina: è di ieri la notizia che tutti i progetti sono stati inviati al Genio civile per le opere marittime. L'ultimo step, poi l'appalto più atteso potrà finalmente partire.(seb.casp.)

Decisivo lo stop del Genio Civile

Marcia indietro dell' Ap su scivolo Tremestieri

Sul terzo scivolo del porto di Tremestieri l' **Autorità Portuale di Messina** fa marcia indietro. Dopo lo stop imposto dal Genio Civile, che ha richiesto una nuova relazione geologica visto che l' opera sarebbe stata in variante al Piano Regolatore **Portuale**, l' Authority ha deciso di abbandonare il nuovo progetto per concentrarsi invece sulla realizzazione della piattaforma logistica connessa agli approdi della zona sud di **Messina**, ormai conosciuti come il nuovo porto.

«Quando è arrivata la richiesta dell' Ap relativa all' istruttoria per la valutazione di impatto ambientale del Prp», spiega l' ingegnere capo del Genio Civile di **Messina** Leonardo Santoro, «il mio ufficio ha esaminato gli atti e riscontrato la presenza di un' opera nuova che andava in variante al precedente Prp: un terzo scivolo che l' ente immaginava di realizzare a valle degli attuali due dell' approdo di emergenza. Questa situazione, però, conteneva due criticità. La prima era la collocazione in aderenza alla foce del torrente Larderìa che l' attracco di una nave ro-ro avrebbe sostanzialmente occluso, la seconda è che essendo una nuova infrastruttura andava in variante al Prp. Fino a oggi quest' ultimo era stato individuato come coerente con il Piano

regolatore generale di **Messina** e quindi non era necessario il nullaosta geomorfologico del Genio Civile in quanto era stato conseguito sul Prg originario, ma con l' inserimento di una nuova infrastruttura si andava in variante e diventava necessario presentare una nuova relazione geologica per ottenere il nostro nullaosta geomorfologico». In un primo momento l' Authority è sembrata decisa ad andare avanti con la realizzazione del terzo scivolo, ma quando il Genio Civile ha ribadito non solo la criticità idraulica ma anche la necessità di un nuovo nullaosta geomorfologico l' AP ha deciso di ritirarsi in buon ordine, anche perché a quel punto ci sarebbe stata una variante anche ai lavori della piattaforma logistica. «Condividendo questo pensiero», aggiunge Santoro, «il presidente dell' **Autorità Portuale** Antonino De Simone ci ha comunicato un paio di giorni fa che non ne avrebbero fatto più nulla. L' iter per la Valutazione di Impatto Ambientale invece prosegue, perché non è più dovuto un nuovo nullaosta geomorfologico». Delle cinque invasature previste dal progetto complessivo del porto di Tremestieri, al momento ne esistono solo due. Il terzo scivolo che l' AP avrebbe voluto realizzare però, non era stato inserito nelle tavole di zonizzazione e di previsione infrastrutturale del Piano regolatore portuale inviate al Genio Civile per avviare le procedure della Valutazione ambientale strategica.

- segue

Ma Santoro chiarisce anche che con l' AP è stato avviato un percorso virtuoso che porterà i due enti a collaborare anche su altri fronti. A partire dall' irrisolta questione della titolarità delle aree sulle quali insiste il cavalcavia che porta alla Zona Falcata. «Ho rappresentato anche a loro le criticità del cavalcavia», chiarisce ancora l' Ingegnere Capo del Genio Civile, «considerato che ad oggi c' è il silenzio assordante di tutti gli enti che dovrebbero rivendicarne la proprietà (Comune e Gruppo FS) e che invece fanno a gara per disconoscerla.

Ho rappresentato la problematica al presidente De Simone perché quella zona, anche se non è di sua competenza, è comunque il portone d' ingresso alla penisola di San Raineri. All' inizio dell' anno prossimo convocherò tutti i soggetti coinvolti, compresi gli imprenditori che usufruiscono del cavalcavia». (riproduzione riservata)

Informazioni Marittime

Palermo, intesa Authority Sicilia occidentale-Agenzia Dogane



Presso la Camera di Commercio di Palermo ed Enna è stato firmato nei giorni scorsi il protocollo d'intesa tra Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Camera di Commercio, Agenzia delle Dogane e Consiglio territoriale degli spedizionieri doganali della Sicilia. Obiettivo dell'accordo è la formazione e la consulenza per il commercio estero.

"Un protocollo che va nella direzione della conoscenza e della semplificazione - dice il presidente dell'Authority Pasqualino Monti -. Per un porto sempre più competitivo, è fondamentale semplificare le procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri. Per far questo, è necessario favorire la diffusione delle nuove norme doganali, portuali, logistiche e commerciali attraverso l'organizzazione congiunta di eventi formativi su queste tematiche, workshop periodici di aggiornamento rivolti alle imprese e a tutti gli operatori economici, o consultazioni per prevenire situazioni di difficoltà che possano ripercuotersi sui servizi".

L'interscambio con l'estero, rende noto la Camera di Commercio, è un settore economico in grande ascesa nell'isola: solo nell'ultimo anno si è registrato un incremento dell'11% di traffico e movimenti merci in Sicilia da e per il resto del mondo.

Il Sindaco Bucci visita la Direzione Marittima della Liguria con una delegazione dell'Amministrazione comunale di Genova



Nel corso della mattinata il Sindaco della città di Genova Marco Bucci ha fatto visita alla Capitaneria di porto, sede della Direzione Marittima della Liguria. All'evento ha preso parte una nutrita delegazione dell'Amministrazione comunale, rappresentata dagli Assessori (Bordilli, Campora, Cenci, Fanghella, Garassino) ed i Consiglieri (Baroni e Anzalone) aventi deleghe nei settori di maggiore convergenza ai compiti della Guardia costiera. L'Ammiraglio Ispettore (CP) Giovanni Pettorino, Comandante regionale della Guardia costiera e Comandante del porto di Genova, ha voluto infatti introdurre alle Autorità cittadine i suoi primi collaboratori, responsabili degli uffici di settore, nonché referenti tecnici per le attività operative proprie della Guardia costiera, ma anche delle numerose attività di amministrazione attiva che la Capitaneria di porto tutt'oggi assolve per il territorio genovese e il suo importante porto, quale amministrazione periferica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'incontro, improntato a sobria informalità, ha costituito un momento di costruttivo confronto tra le Autorità cittadine ed i tecnici dell'Amministrazione marittima: si sono discussi temi di generale interesse, quale la salvaguardia della vita umana in mare e la tutela degli ecosistemi marini, ma anche quelli più strettamente legati ad esigenze locali *"dai quali Genova non può sottrarsi se vuole diventare – come affermato nel corso dell'incontro dal Sindaco Bucci – la città marittima più importante del Mediterraneo"*. Cogliendo le medesime intese, l'Ammiraglio Pettorino ha sottolineato la piena disponibilità dell'Amministrazione marittima ad approfondire congiuntamente ogni tematica di comune interesse, volendo istruire sempre più dirette sinergie sui temi che maggiormente interessano la Città ed i Suoi cittadini.

La Grecia vende il secondo porto, Salonicco ceduto ai franco -tedeschi

La transfrontaliera Il primo collegamento transfrontaliero che viene inaugurato da oltre 100 anni, è sia un simbolo che un' opera fondamentale per il corridoio Genova Rotterdam. La Arcisate Stabio (Svizzera) è il link ferroviario di 8 chilometri inaugurato ieri. Costato 120 milioni e realizzato in 9 anni, è un tassello fondamentale che si collega al tunnel del Monte Ceneri che sarà pronto nel 2020 e che consentirà il passaggio di 260 treni merci e 65 passeggeri ogni giorno. È il collegamento tra il porto di Genova e la Svizzera e per questo ieri oltre a Delrio, c' era anche la presidente della Confederazione Elvetica Doris Leuthard.

GENOVA. Alla fine il consorzio franco -tedesco ce l' ha fatta. La maggioranza delle azioni della società che gestisce il porto greco di Salonicco è stata ceduta ieri a Deutsche Invest e ai partner dell' operazione. In particolare tra questi figura anche il braccio terminalistico dell' **armatore** francese Cma Cgm (Terminal Link). L' altro pilastro dei compratori è rappresentato da Belterra Investments, società con sede a Cipro. I termini della cessione, operata dall' agenzia del governo che si occupa del piano massiccio di privatizzazioni progettato da Atene, sono slittati per le difficoltà della banca russa che avrebbe dovuto fornire le garanzie. L' accordo vale 1,1 miliardi di euro e il consorzio garantisce investimenti per 180 milioni, tutti indirizzati al miglioramento, in sette anni, delle infrastrutture portuali esistenti. Perché venga resa effettiva, l' intesa ora deve essere ratificata dal parlamento greco che ha tempo sino a marzo per pronunciarsi. Salonicco è il secondo porto greco per capacità, con un traffico di 327 mila teu, in crescita di oltre sedici punti rispetto all' anno scorso.

Il Secolo XIX

VIA LIBERA DEL CIPE: LE OPERE VALGONO PIÙ DI 2,3 MILIARDI

Terzo valico, finanziati anche gli ultimi due lotti

Delrio: «Così i porti italiani si avvicineranno all'Europa»

GENOVA. Ora il Terzo valico è tutto finanziato. Il Cipe ha dato ieri via libera agli ultimi due lotti dell'opera che ancora mancavano all'appello, il quinto e il sesto, approvando anche il progetto definitivo della variante Shunti di Novi Ligure. Il quinto lotto vale 1,5 miliardi di euro e l'ultimo 883 milioni. «Ora la copertura finanziaria dell'opera è completa» spiega Rfi. La soluzione a Novi Con l'ok alla variante di interconnessione Novi il Cipe ha firmato una soluzione "al risparmio" rispetto al progetto originario: il tracciato infatti permette di accorciare di 7 chilometri il percorso, passando attraverso la linea ferroviaria attuale. Si tratta di 42 milioni di euro in meno sui costi e una minore occupazione di suolo («con una riduzione di circa il 60% di superficie da espropriare»). Sempre in Piemonte arriveranno altri 60 milioni di euro per finanziare il progetto di sviluppo del territorio interessato al passaggio del Terzo valico. «Così i porti italiani saranno sempre più i porti da cui possono entrare le merci dal Sud Europa» ha detto ieri il ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

L'ad di Rfi Maurizio Gentile punta sui tempi che ora diventano certi: «Nel 2022 la parte italiana del corridoio Reno Alpi diventerà realtà e il nostro Paese ne beneficerà».

Il fronte ligure Per il governatore della Liguria Giovanni Toti, il completamento del finanziamento dell'opera «è un nuovo e determinante passo avanti verso la conclusione dell'infrastruttura ferroviaria più importante del Paese. Con l'avvio del quinto e sesto lotto -continua- viene anche confermato il termine del 2022 per la conclusione della direttrice Liguria -Alpi, che rappresenta l'infrastruttura fondamentale per velocizzare il traffico passeggeri tra Genova e Milano e sarà lo strumento di penetrazione del traffico delle merci movimentate dai porti liguri». L'opposizione in Regione insorge, rivendicando la paternità del percorso che ha portato, ieri, all'approvazione dei finanziamenti: «Toti come al solito prova a farsi bello col lavoro degli altri -dice Raffaella Paita, capogruppo Pd in Regione ed ex assessore alle infrastrutture- A stanziare i fondi è stato il governo, grazie all'azione prima di Renzi e poi di Gentiloni».

Intercettazioni della Vicari, sì del Senato all' utilizzo

OOO Il Senato ha accolto la proposta della Giunta per le immunità di dire sì all' uso delle intercettazioni per la senatrice di Ap, Simona Vicari, indagata per concorso in corruzione nell' ambito dell' inchiesta «Aliscafi» sui trasporti marittimi in Sicilia. Si tratta delle intercettazioni telefoniche delle conversazioni tra l' ex sottosegretario e l' armatore della «Liberty Lines», Ettore Morace, arrestato nel maggio scorso mentre l' ex sindaco Girolamo Fazio finì ai domiciliari. La senatrice è accusata di avere agevolato l' armatore Morace in cambio di un Rolex, poi restituito agli investigatori. (*LASPA*) PRATICA DI MARE.

Nuovo sistema antidumping Ue: obiettivo Cina



Il 20 dicembre è entrato ufficialmente in vigore il nuovo sistema di dazi **antidumping Ue** che si applica anche alla Cina. La Commissione Ue, riferisce l'*Agenda Confitarma*, ha pubblicato come primo rapporto quello sulle "*distorsioni significative indotte dallo stato*" presenti nell'economia cinese, che potrà essere utilizzato come base dalle imprese per facilitare la loro richiesta a Bruxelles per imporre nuovi dazi contro le aziende cinesi che facciano dumping.

Il nuovo meccanismo, che non prevede oneri supplementari per le imprese europee, sostituisce la vecchia 'lista nera' dei Paesi non a economia di mercato che non rispondeva più alle regole del Wto. Per la prima volta nella nuova metodologia di calcolo del dumping vengono anche introdotti criteri ambientali e sociali. Gli ambasciatori dei 28 Stati membri hanno inoltre confermato l'intesa raggiunta da Consiglio, Parlamento Europeo e Commissione a inizio dicembre sulla modernizzazione degli strumenti di difesa commerciale, che tra le varie misure prevede un taglio dei tempi delle indagini antidumping e l'imposizione di dazi più alti.

La Grecia vende il secondo porto, Salonico ceduto ai franco-tedeschi

Genova - Alla fine il consorzio franco-tedesco ce l'ha fatta. La maggioranza delle azioni della società che gestisce il porto greco di Salonico è stata ceduta ieri a Deutsche Invest e ai partner dell'operazione.

Genova - **Alla fine il consorzio franco-tedesco ce l'ha fatta. La maggioranza delle azioni della società che gestisce il porto greco di Salonico è stata ceduta ieri a Deutsche Invest e ai partner dell'operazione. In particolare tra questi figura anche il braccio terminalistico dell'armatore francese Cma Cgm (Terminal Link).** L'altro pilastro dei compratori è rappresentato da Belterra Investments, società con sede a Cipro. I termini della cessione, operata dall'agenzia del governo che si occupa del piano massiccio di privatizzazioni progettato da Atene, sono slittati per le difficoltà della banca russa che avrebbe dovuto fornire le garanzie. **L'accordo vale 1,1 miliardi di euro** e il consorzio garantisce investimenti per 180 milioni, tutti indirizzati al miglioramento, in sette anni, delle infrastrutture portuali esistenti. Perché venga resa effettiva, l'intesa ora deve essere ratificata dal parlamento greco che ha tempo sino a marzo per pronunciarsi. Salonico è il secondo porto greco per capacità, con un traffico di 327 mila teu, in crescita di oltre sedici punti rispetto all'anno scorso.