



## Primo piano:

- **Riforma Portuale**

(Civonline, The Medi Telegraph, Ferpress, Il Nautilus, Corriere della sera, La Nazione LI, Il Mattino, Il Sole 24 Ore, Bollettino Avvisatore Marittimo, Ansa)

- **Assemblea Confitarma**

(Ferpress, Informazioni Marittime, Informatore Navale, Il Nautilus, The Medi Telegraph, Ansa)

## Dai porti:

### Livorno:

**"...Per il 60% del "Cristoforo Colombo" la richiesta era di 30 milioni di euro..."** (Il Secolo XIX)

### Livorno:

**"...Porto 2000, buste aperte e il chiude bene..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Infrastrutture: pilota Livorno, i porti sono minira vergine..."** (Ansa)

### Napoli:

**"...Spirito non si nasconde più «sarei contento di lavorare qui»..."**  
(Il Mattino)

**"...Fondali, darsena e piano regolatore è già fitta l'agenda del presidente..."** (Il Mattino)

### Taranto:

**"...Nuovo collegamento tra porto e rete ferroviaria..."**  
(Quotidiano Taranto, La Gazzetta di taranto)

**"...Porto Taranto, da lunedì Grimaldi riporta il traffico container..."**  
(Il sole 24 Ore, La Gazzetta di Taranto)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

### Il Messaggero Marittimo

### Informare

### Lloyd's List

# Autorità portuale, Delrio stringe sulle nomine

*Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha assicurato: "Completato le proposte di nomina. Entro la settimana spero di avere le risposte dalle autorità competenti"*



ROMA - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio stringe i tempi sulla nomina dei prossimi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Lo ha confermato a margine dell'assemblea di Confitarma, Confederazione Italiana Armatori.

«Ho completato - ha riferito il ministro alla platea degli armatori - le proposte di nomina. Ora sono al vaglio delle autorità competenti, Autorità dei Trasporti ed Anac. Speriamo in settimana arrivino tutte le risposte. Così - ha sottolineato - usciamo da questa ansia di precarietà. Poi spetterà al Parlamento e alle Commissioni esprimere il proprio parere».

Non sarebbero comunque partite, dal ministero, lettere per l'intesa con le Regioni per le nomine delle 12 nuove realtà, tra cui Civitavecchia, diventata Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Per ora solo tre le proposte ufficiali del Ministro, quelle riguardanti Zeno D'Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio.



### Delrio: «Già individuati tutti i presidenti dei porti»

Roma - Alla domanda specifica se saranno confermati i nomi che circolano per Genova/Savona (Signorini) e La Spezia/Carrara (Roncallo), il ministro si è limitato a rispondere: «Abbiamo già deciso. E' questione di giorni».

Roma - «Ho già scelto tutti i presidenti dei porti, sto aspettando le ultime risposte. E' questione di giorni»: **lo ha detto il ministro Graziano Delrio a margine dell'assemblea di Confitarma, a Roma.** Alla domanda specifica se saranno confermati i nomi che circolano per Genova/Savona (Signorini) e La Spezia/Carrara (Roncallo), il ministro si è limitato a rispondere: «Abbiamo già deciso. E' questione di giorni».

## Delrio: si stringono i tempi per la nomina delle autorità portuali di sistema

(FERPRESS) – Roma, 24 OTT – “Ho completato le proposte di nomina. Ora sono al vaglio delle autorità competenti, Autorità dei Trasporti e Anac. Speriamo in settimana arrivino tutte le risposte”. Così il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, nel corso del suo intervento all’assemblea di Confitarma per la nomina dei nuovi vertici delle autorità portuali di sistema, nate con la nuova riforma dei porti.

“Così – ha sottolineato il ministro – usciamo da questa ansia di precarietà. Poi spetterà al Parlamento e alle Commissioni esprimere il proprio parere”.

## Il Nautilus

---

Delrio: “Completate le proposte per la nomina dei presidenti delle Authority”



ROMA — “Ho completato le proposte di nomina” dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, che “ora sono al vaglio delle Authority competenti. In questa settimana spero arrivino le risposte”.

Lo ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, intervenendo all’assemblea di Confitarma, ricordando che il passaggio successivo sarà poi nelle commissioni parlamentari competenti che dovranno esprimere il previsto parere.

# Riforma dei porti, il caso Genova Fermi investimenti per 340 milioni

Rinnovo delle concessioni per i terminal, resta bloccato solo il primo scalo italiano

di Marco Imarisio

DAL NOSTRO INVIATO

**GENOVA** La rivoluzione comincia male. Ogni mattina alle 7 in punto ufficiali della Guardia costiera e imprenditori vanno in visita al molo Etiopia. Passeggiano sugli 800 metri quadrati di banchina che dovrebbero essere tagliati per consentire finalmente l'ingresso delle gigantesche navi porta container lunghe oltre trecento metri. Scuotono la testa, e vanno via.

Invocata e attesa dagli addetti ai lavori, dopo appena vent'anni di attesa la riforma dei porti è pronta, o quasi. Le Authority passano da 24 a 15, i nuovi presidenti sono in arrivo, soprattutto c'è la promessa ministeriale di snellire procedure e regolamenti per stare al passo con il mercato mondiale dello shipping, che rappresenta una parte importante della nostra economia. Fino a qui tutto bene, almeno in premessa. Ma proprio l'imminenza di un cambiamento epocale per il settore ha generato la corsa al rinnovo delle concessioni per i terminal, che della giungla portuale italiana rappresentano la zona più fitta e impenetrabile, come denunciato più volte dall'Unione europea. E se da una parte il governo ha accelerato, con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che spinge per il nuovo inizio, dall'altra si è prodotto in una frenata che rischia di creare figli e figliastri.

In quest'ultimo ruolo, assegnato d'ufficio in virtù di un investimento da 340 milioni di euro bloccato a tempo indeterminato, ci è finito il

porto di Genova, il più importante d'Italia. L'unico ad aver dato retta ai suggerimenti giunti dall'Unione europea adottando procedure più severe per la proroga delle concessioni. Aveva cominciato prima di tutti gli altri scali l'istruttoria pervasiva di piani di investimento e di impresa dei tre maggiori terminalisti in scadenza, chiudendola in estate. Aveva pubblicato le domande sull'albo pretorio, sulla Gazzetta Ufficiale italiana ed Europea e su tre quotidiani nazionali per un periodo di 60 giorni.

«Aspetti critici per legittimità, opportunità e merito». Sembrava una formalità. Invece i funzionari del ministero delle Finanze, nelle vesti di Revisori dei conti, hanno bloccato investimenti per 340 milioni di euro, da spendere subito per migliorare le strutture, bloccando il rinnovo delle concessioni per tre terminal del Porto di Genova. A leggere le motivazioni del diniego, la causa principale dello stop è proprio l'imminenza della riforma e del futuribile nuovo regolamento degli «appalti» per i terminal, allo studio del Parlamento da circa 10 anni. Ma c'è un piccolo dettaglio che non torna. Il primo della classe, quello che aveva fatto i compiti a casa, è stato l'unico a finire dietro la lavagna. A Genova hanno adottato procedure più severe, pubblicità più vasta e prolungata e attribuzioni più «tirchic» ai vari terminalisti, che hanno avuto in dote meno anni di concessione a fronte di maggiori investimenti. Nell'ultimo anno il porto di Trieste ha dato una proroga di 60 anni a fronte di investimenti per 180 milioni di euro e un'altra da 50 anni per 33 milioni,

limitandosi a una pubblicità a favore di eventuali offerte concorrenti esposta per 20 giorni all'albo pretorio dell'ente. Il porto di Livorno ha concesso 10 anni a un terminalista in cambio di 11 milioni. E così hanno fatto La Spezia, Savona, Napoli, sempre affidandosi a procedure di avviso più veloci e circoscritte.

Liberi tutti insomma, tranne uno. Il più importante. Assitermi, l'associazione dei terminalisti italiani, prepara esposti al ministero dell'Economia. «Non si comprendono le ragioni per cui a Genova non si possa fruire di quanto applicato con continuità negli altri porti italiani. Esistono tutti i presupposti per procedere, anche per non generare situazioni che incidono sul principio di libera concorrenza tra imprese». Il commento che arriva da palazzo San Giorgio, storica sede dell'autorità portuale genovese, che da quasi un anno attende di avere un presidente, è un più sintetico «cornuti e mazzati» che rende l'idea. I revisori capitati in sorte a Genova hanno dato prova di una certa severità segnalando il fascicolo al ministero dei Trasporti, a quello delle Finanze, alla presidenza del Consiglio, fino a spedire l'alunno che si credeva virtuoso al cospetto del preside Raffaele Cantone e dell'Autorità nazionale anticorruzione. L'attesa degli addetti ai lavori davanti ai moli deserti rischia di essere lunga. I 340 milioni restano nel cassetto. Come dicono i manager di Assitermi, «gli altri scali stranieri ridono». Ma le risate più grasse sul sistema Italia le stanno facendo i porti di Anversa, Rotterdam, Amburgo, che ogni giorno competono con Genova per attrarre traffico dal nord Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## - segue

---

### La vicenda

- Attesa da almeno 15 anni la riforma dei porti italiani è pronta a partire

- È prevista la riduzione delle Authority da 24 a 15, con promessa di snellimento delle procedure

- In questi giorni il ministro dei Trasporti Graziano Delrio sta raggiungendo le varie intese con i Governatori delle Regioni

- A sorpresa i funzionari del ministero delle Finanze, nelle vesti di revisori dei conti, hanno bloccato investimenti per 340 milioni stoppando il rinnovo delle concessioni per 3 terminal del porto di Genova

**Autorità portuale**

## «Stop and go» sulla nomina del presidente

A pagina 3

# «Il presidente sarà nominato quando vi metterete d'accordo»

**Authority:** stoccata di Luigi Merlo, consigliere del ministro Delrio

- LIVORNO -

QUALCOSA finalmente si muove, in chiave operativa. La gara per la Porto 2000, preso atto che il Ministero di Pujia non ha intenzione di togliere le castagne dal fuoco autorizzandola o meno, andrà avanti con l'apertura delle buste programmata per la seconda metà della prossima settimana, giovedì o venerdì. L'hanno deciso di comune accordo i due soci della Porto 2000, **l'Autorità portuale** e la Camera di Commercio e lo comunicheranno lunedì ai tre raggruppamenti che hanno inviato le offerte, invitandoli all'apertura delle buste, che sarà pubblica. Risolta anche la nomina del terzo membro della commissione giudicatrice, quello di spettanza della Camera di Commercio: sarà un illustre professore dell'università di Pisa, facoltà di economia aziendale, che è stato scelto tra una rosa di nomi fornita dalla stessa università su richiesta del segretario generale della CdC Giuntoli. Si aggiunge a Massimo Provinciali, responsabile del procedimento per **l'Authority**, e al dottor Claudio Vanni nominato dalla stessa **Authority**. Il nome sarà reso noto domani.

SI COMPLICA invece ancora,

per usare un eufemismo, la trattativa tutta interna ai gruppi di potere locali per la "governance" dell'Autorità di sistema Portuale (Adsp). Con la crescente possibilità che il ministro Delrio, pressato dalla campagna ormai all'ultimo sangue sul referendum costituzionale, decida di non decidere e rimandare tutto a dopo il 4 dicembre. Salvo accordo tra il Pd livornese: una prima riunione a Firenze per trovare la quadra è saltata, si parla di una seconda per mercoledì a Roma, ma con crescenti "niet". Andiamo per voci, ovviamente: visto che le fonti ufficiali tacciono, più che altro perché ne sanno quanto noi. E quando qualcuno parla, lo fa per messaggi cifrati o quasi.

COME Luigi Merlo, per esempio: lo abbiamo incontrato al workshop del ministero dell'Ambiente sui dragaggi, giovedì scorso a Roma, e alla precisa domanda su quali fosse lo stato delle cose per la "governance" **dell'Autorità portuale** labronica ha risposto, tra il serio e il sornione: "La nomina ci sarà quando i livornesi si metteranno d'accordo". Tra il pubblico, abbiamo visto (e fotografato con Merlo) Luciano Guerrieri e più tardi anche l'ingegner Messi-

neo, quest'ultimo dato in pole position per la "governance" del sistema La Spezia-Marina di Carrara. Nel "cerchio magico" della senatrice Silvia Velo, sottosegretario all'Ambiente, Guerrieri è considerato il proprio candidato, con l'appoggio quasi totale del Pd della Val di Cornia. Ma la battuta di Merlo - che è il consigliere di Delrio sulla portualità - è significativa delle profonde spaccature che ancora esistono all'interno dello stesso Pd livornese, dove c'è un'ala che ha sponsorizzato chiaramente Luca Becce proprio per sbarrare la strada a Guerrieri, salvo poi ripiegare, "accontentandosi" - dicono le voci - dell'avvocato genovese Rossi, che però non sarebbe molto gradito al suo omonimo governatore della Toscana. Tanto che circolava ancora un'altra ipotesi, quella di chiedere a Rossi e Delrio di tenere in carica ancora per almeno un anno **Giuliano Galanti**, lasciandogli completare la "madre di tutte le gare", quella della Darsena Europa. Ipotesi che tuttavia sarebbe già stata impallinata da una parte del Pd, le cui tante anime non riescono a trovare evidentemente una sintesi comune.

A.F.

- segue

#### GLI SPONSOR DI BECCE

NEL PD C'È UN'ALA CHE HA SPONSORIZZATO  
CHIARAMENTE LUCA BECCE  
PROPRIO PER SBARRARE LA STRADA A GUERRIERI

#### LA TATTICA

PARE CHE IL GOVERNATORE ABBA GIRATO  
IL POLLICE SULLA CANDIDATURA DELL'AVVOCATO  
ROSSI, MA QUALCUNO LA DEFINISCE «TATTICA»



**Porto2000**  
Le buste

**L'APERTURA** delle buste  
è programmata per la  
prossima settimana.  
L'hanno deciso di comune  
accordo i due soci  
**L'Autorità portuale** e la  
Camera di Commercio



**Prolungare**  
Gallanti

**PARE** tramontata anche  
l'ipotesi di prolungare  
**Giuliano Gallanti** alla  
presidenza di Palazzo  
Rosciano e la querelle  
potrebbe dunque slittare  
a dopo il referendum



**IL RUOLO** Luciano Guerrieri commissario **dell'Autorità Portuale** di  
Piombino gradito anche ad una parte del Pd livornese

## Il commento

### Ora serve una vera governance per riavvicinare l'Authority alla città

Gerardo Ausiello

Con l'imminente nomina di Pietro Spirito e Francesco Messineo alla guida dell'Authority portuale di Napoli si colma un insopportabile vuoto durato oltre tre anni. Un record assoluto di inefficienza, un primato imbarazzante. E chissà se è un caso che la doppia nomina arrivi alla fine di un lungo e travagliato percorso, pochi giorni dopo una notizia eclatante: l'assoluzione dell'ex presidente dell'Authority portuale

Nerli al termine di un calvario durato otto anni, durante il quale un'intera classe dirigente - Regione, Comune, ordini professionali, categorie produttive - è caduta per mano di inchieste della magistratura poi rivelatesi altrettanti flop. Proprio dall'inchiesta sul porto ebbe inizio la crisi di legittimità di quella classe dirigente, con conseguenze drammatiche sulla vita di Napoli e della Campania.

È stato un iter complesso. Un percorso a ostacoli, che ha mostrato con chiarezza la debolezza della politica, la sua in-

concludenza, la sua divisività nonché la totale incapacità di prendere decisioni e di assumersene le responsabilità. Si è passati attraverso gli stizziti quanto sterili conflitti tra Caldero e de Magistris, i complicati ricorsi del designato presidente Villari, gli stop and go del temporeggiatore Lupi, fino alla riforma voluta da Delrio, anch'essa contestata e infine limitata nella sua portata riformatrice, come del resto tutte le riforme del nostro Paese, che si scontrano con le forti resistenze e la scarsa disponibilità al cambiamento radicata nel tes-

suto sociale, politico e culturale italiano.

L'individuazione di questa governance non è una scelta squisitamente tecnica, ma rappresenta anch'essa il difficile punto di mediazione politica tra il governo e la Regione, che la riforma delle Authority portuali l'ha osteggiata: Delrio ha scelto uomini non sgraditi a De Luca e, in compenso, quest'ultimo accorcerà i tempi di utilizzo della moratoria (probabilmente da 36 a 12-18 mesi) che punta a ritardare l'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno.

> Segue a pag. 37

## Segue dalla prima

### Porto, perché ora serve una vera governance

Gerardo Ausiello

Tutto questo in politica ci sta ma, evidentemente, ha un prezzo: Spirito è un esperto di logistica, dirigente di lungo corso delle Ferrovie dello Stato sotto la gestione Moretti, non è certo un esperto di portualità.

Esappiamo quanto, in un settore dominato da una concorrenza spietata, le competenze specifiche consentano di fare la differenza: basti guardare al miracolo dei porti marocchini e del Nord Africa che, negli ultimi dieci anni, hanno rimontato e guadagnato punti sulle economie marittime concorrenti, quelle italiana e di altri Paesi europei, dimostrando che chi ha coraggio e capacità di investire riesce agevolmente a conquistare ampie fette di mercato.

Il porto con cui dovrà fare i conti il ticket Spirito-Messineo è una istituzione lacerata da conflitti, appaltata a microcorporazioni, segnata da equilibri pattizi a perdere con visioni spesso miopi ed anguste, in stallo su scelte strategiche come il modello di sviluppo da adottare o il destino dei depositi petroliferi, e in grave ritardo persino su opere già finanziate, in primis l'indispensabile dragaggio dei fondali.

Ma soprattutto la nuova governance dell'Authority si troverà di fronte un incredibile paradoss-

so: il porto, pur essendo la più importante azienda della città, è totalmente sganciato da essa, come fosse un corpo estraneo, non la sua principale risorsa. Una contraddizione, la più odiosa, che va assolutamente sanata. Sono molti e gravosi, perciò, gli impegni che Spirito si accinge ad assumere: una tale mole di responsabilità presuppone che, come prevede la legge, il presidente vi si dedichi senza sosta e in maniera esclusiva. Guai a pensare di poter guidare il porto a distanza, magari venendo a Napoli un paio di volte la settimana, solo per compiacere il ministro. Il Mattino vigilerà su questo, e vigilerà in particolare sugli esiti di un accordo politico, quello tra governo e Regione, a cui, dopo le trattative e le promesse, dovranno seguire i fatti: ovvero il rilancio di una portualità che, pur essendo la vocazione e l'anima della città, resta un'imperdonabile incompiuta. Ci sono metropoli che hanno fatto la loro fortuna riscoprendo e valorizzando il mare, quel mare che invece, ancora oggi, non bagna Napoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Delrio: ultime verifiche, presto l'incarico

## Porto, pronto il decreto Spirito verso la nomina

Fusione Napoli-Salerno, tempi più rapidi



Nomina Pietro Spirito e Francesco Messineo

**Antonino Pane**

«Il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Napoli è stato già deciso». Il ministro Graziano Delrio non ha aggiunto altro. Il puzzle, comunque, è completo e la poltrona napoletana toccherà a Pietro Spirito, 54 anni, originario di Maddaloni.

> A pag. 32

Le Infrastrutture

## Porto, Delrio accelera «Ultime verifiche presto il presidente»

### Spirito: c'è il gradimento anche di De Luca Salerno verso la riduzione della moratoria

Antonino Pane

«Il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Napoli è stato già deciso. Il nome sarà reso noto a giorni, appena avremo terminato le verifiche di compatibilità». Il ministro Graziano Delrio ieri a Napoli non ha aggiunto altro. I nomi salteranno fuori insieme ai decreti - ha ripetuto - non appena ultimate le necessarie verifiche per non incorrere, evidentemente, in conflitti di interesse o altro. Il puzzle, comunque, è completo e la poltrona napoletana toccherà a Pietro Spirito, 51 anni, originario di Maddaloni ma napoletano di adozione.

Il nome Delrio ieri lo ha fatto solo al sindaco Luigi De Magistris. «Il ministro Delrio - ha confermato il sindaco - mi ha anticipato il nome per la presidenza del porto di Napoli su cui è stata fatta la scelta e si stanno operando verifiche. Non conosco - ha detto De Magistris - la persona indicata, la scelta è stata fatta dal governo, credo d'intesa con la Regione. Noi siamo pronti a lavorare per risolvere i problemi, a partire da subito e a farlo con persone competenti, in piena sinergia istituzionale. Lo diciamo da cinque anni speriamo, sia la volta buona». Il sì del sindaco è arrivato in pubblico, dunque. Ma l'altro sì, quello più importante previsto dalla legge di riforma, Delrio lo ha ottenuto, evidentemente, dal governatore Vincenzo De Luca. Certo è che l'intesa c'è stata altrimenti difficilmente Delrio sarebbe

andato così avanti. Spirito ha praticamente sorpassato in dirittura d'arrivo il presidente dell'Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata e anche quello di Civitavecchia, Pasquino Monti. Probabilmente Delrio ha voluto ampie disponibilità dai candidati su varie soluzioni prima di arrivare alla quadratura del cerchio.

Ora si tratta di capire su quali basi l'ok di Santa Lucia è arrivato. Sul piatto c'erano due richieste: i 30 mesi di autonomia per Salerno prima di arrivare all'accorpamento dei porti, il nome del segretario generale della nuova Autorità portuale. Per questa casella la Regione ha puntato tutto su Francesco Messineo, salernitano, attuale presidente dell'Autorità portuale di Massa Carrara. Un uomo molto vicino al team di De Luca essendo anche stato segretario dell'Autorità portuale di Salerno durante la presidenza di Fulvio Bonavitavola, attuale vice presidente della giunta regionale.

La nomina del segretario, comunque, ha deve proporre il nuovo presidente al Comitato di gestione, l'organismo che ha sostituito il Comitato portuale. Del Comitato di gestione fanno parte oltre al presidente, il governatore della Campania, il sindaco di Napoli è quello di Castellammare. Poi, successivamente, si aggiungerà il sindaco di Salerno. Non è chiaro se De Magistris dovrà accorpate nel suo voto anche l'area metropolitana o se potrà delegare un'altra persona per l'ex provincia, quindi, avere due vo-

ti. In questo caso per la nomina del segretario bisognerà trovare larghe intese anche all'interno del Comitato di gestione. E ora la moratoria. Gli imprenditori portuali salernitani e anche gli industriali hanno premuto molto affinché De Luca chiedesse il massimo della dilazione possibile per l'adesione di Salerno e, cioè, tre anni. Delrio su questo terreno ha manifestato la sua contrarietà fin dall'introduzione della moratoria nella legge di riforma, chiesta a viva voce proprio da De Luca nella Conferenza Stato-Regioni. Delrio vorrebbe la piena operatività della riforma al massimo nel giro di 18 mesi. L'intesa su Spirito per la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del medio Tirreno, ha riguardato certamente questo terreno anche se, è bene ricordarlo, a De Luca un uomo che ha militato a lungo all'interno delle Ferrovie dello Stato, anche con incarichi di responsabilità vicini al vertice, può tornare utile anche su altri fronti.

Dunque ci siamo. Dopo tre anni e mezzo di commissariamenti, dopo la totale stagnazione del porto durata mesi e mesi, dopo una interminabile fila di commissari, finalmente si vede l'uscita dal tunnel. Il varo della riforma delle legge 84/94 è stato più sofferto di quanto si pensasse. Ora, con la nomina dei presidenti, si comincia collaudare sul campo le nuove norme e capire se, veramente, riusciranno a sburocratizzare la gestione dei porti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- segue



**Il protagonista**  
Pietro Spirito



**La curiosità**  
De Magistris rivela  
«Il ministro mi ha  
anticipato il nome:  
noi pronti a lavorare  
per risolvere i nodi»



**I personaggi**  
Il ministro Graziano  
Delrio, sotto il sindaco  
Luigi de Magistris  
all'assemblea Cna  
NEW FOTOS/LD GIACOMO  
DI LAURENZIO



■ CONFETRA / Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica

## Ammodernamento porti: obiettivo raggiunto

*A novembre nuovo incontro con il ministero sui temi più caldi*

Una seria riforma dell'organizzazione dei porti è diventata realtà con l'approvazione parlamentare del decreto legislativo di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali". Nereo Marcucci, presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), ha espresso più volte l'apprezzamento suo e delle associazioni aderenti a Confetra per i contenuti del Piano strategico nazionale voluto dal ministro Graziano Delrio, ma sottolinea quanto sia ora indispensabile applicare criteri coerenti per le nomine dei presidenti delle Ads, per il funzionamento del Tavolo nazionale della risorsa mare e per incrementare il trasporto merci su ferro integrando nodi e reti. "Il successo della riforma dipende in gran parte

dall'ampliamento dell'area di influenza del sistema logistico nazionale che postula un uso più significativo del trasporto ferroviario", afferma il presidente. "Il completamento dei 57 km di corridoio ferroviario del Gottardo impone una forte accelerazione nella realizzazione dei contenuti del position paper presentato il 2 febbraio 2016 dal professor Ennio Cascetta. Alla proposta - ammette - sono seguiti i fatti: il piano industriale di Ferrovie dello Stato prevede investimenti per 1,5 miliardi di euro, quindi per la prima volta è stato varato un piano di ammodernamento di lungo termine. Sono in corso lavori di ampliamento in molti porti, c'è un lavoro avanzato sulla regolazione e la semplificazione con dossier aperti sui corridoi doganali ferroviari, sulle soste tecniche e sul macchinista

unico. Gli incentivi per l'intermodalità come il "ferrobanus", Bruxelles permettendo, saranno in vigore nei primi mesi del 2017. Migliorato il sistema dal lato dell'offerta infrastrutturale e organizzativa - prosegue - il punto diventa come aumentare la domanda da parte degli esportatori e degli importatori. Noi siamo convinti - sottolinea il presidente - della necessità di un dialogo sistematico tra la produzione, la logistica e il consumo, quindi tra Confindustria, Confetra e grande distribuzione organizzata. Insieme potremmo ragionare in logiche di mercato, di colli di bottiglia e di costi, valutando gli scopi di un'iniziativa come Mercitalia che nel nostro mondo suscita perplessità. Quindi parteciperemo a una prima iniziativa con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con Confindustria, che si svolgerà a Pietrarsa (Napoli) il prossimo 14 novembre. Faremo il punto - conclude Nereo Marcucci - con una particolare attenzione a quelle tematiche prioritarie per evitare che il Gottardo sia un'opportunità solo per i porti del Nord Europa, cercheremo di comprendere quale possa essere il ruolo dello Stato per incentivare la domanda e come creare una rete efficace tra produttori ed esportatori, comprese le Pmi, i logistici e i consumatori".



Nereo Marcucci, presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

**Autonomia e ruolo dei comitati i punti critici del nuovo sistema portuale**

## Riforma, l'analisi dei piloti

**L'Unione Piloti saluta positivamente il nuovo assetto della governance logistica e marittima italiana ma si chiede quanto dureranno ancora i commissariamenti ora che alcuni porti possono chiedere una deroga**

**L**a Maddalena. Dalle richieste di moratoria di alcune regioni al persistere del commissariamento di alcune Autorità portuali, fino alle nuove modalità operative del neonato Comitato di gestione e della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (AdSP). Sono questi i punti critici della riforma dei porti (ex D.Lgs. 196/2016) evidenziati dall'Unione Piloti, nel corso di una due giorni di approfondimento sul tema tenutesi a La Maddalena, presso il Circolo Ufficiali Giuseppe Garibaldi della Marina Militare. Promosso dall'Unione Piloti con l'obiettivo di avviare una sinergia tra i diversi attori presenti nel porto tale da conseguire gli obiettivi della riforma, l'incontro ha evidenziato il parere positivo di

*segue in ultima pagina*



### Riforma

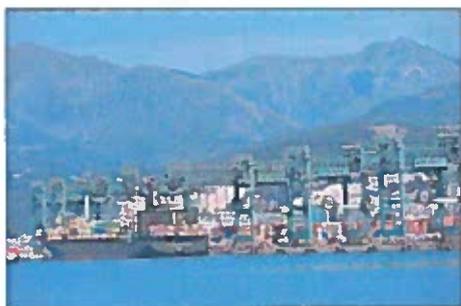
tutti i relatori sulla nuova strategia portuale avviata con la riforma, sottolineando però al contempo i punti critici sopra evidenziati.

Tutti i relatori si sono detti convinti che la riforma debba essere considerata il punto di partenza per un cambiamento più ampio da realizzarsi nel tempo con la modifica della legge 84/94.

All'incontro, hanno partecipato Enrico Maria Pujia (ministero Infrastrutture e Trasporti), Paolo Ferrandino (Assoport), Stefania Visco (Federimorchiatori), Roberto Alberti (Fedespedi), Davide Calderan (Ceo RR Panfilo), Nazzareno Ortoncelli e Michele Varotto (Confartigianato Trasporti Veneto), Massimo Mura (Ceo Tirrenia), Vasco De Cel (Assomarinas), Greta Tellarini (docente di Diritto della Navigazione all'Università degli Studi di Bologna).

## Porti: Delrio, riforma passaggio cruciale per sviluppo Paese

Ministro, aumento forza competitiva con formula di sistema



(ANSA) - GENOVA, 24 OTT - La riforma portuale rappresenta un passaggio cruciale per lo sviluppo del Paese, perché porta con sé un importante processo di semplificazione organizzativa e un aumento della forza competitiva dei porti italiani attraverso la formula di sistema. E' quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, in occasione dell'assemblea annuale di Confitarma, sottolineando che il processo di semplificazione e di digitalizzazione non riguarda solo l'ambiente portuale, ma tutta la pubblica amministrazione e contribuisce ad abbassare drasticamente i costi dell'inefficienza organizzativa (circa 40 miliardi di euro secondo le stime). Secondo il ministro Delrio, gli effetti della riforma iniziano già a farsi vedere: i porti hanno un unico sistema informatico per il movimento delle merci, mentre prosegue l'azione del governo verso il progressivo spostamento delle merci dalle strade e dalle ferrovie al mare. Rfi si è impegnata a finanziare tutti i grandi corridoi europei per rendere più efficiente la rete e i collegamenti con i porti e l'accessibilità, tema anche questo decisivo per lo sviluppo del Paese. (ANSA).

## Porti: Delrio, completate le proposte per la nomina dei presidenti delle Autorità

Spero che le risposte arrivino in settimana



- "Ho completato le proposte di nomina" dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, che "ora sono al vaglio delle Authority competenti. In questa settimana spero arrivino le risposte". Lo ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, intervenendo all'assemblea di Confitarma, ricordando che il passaggio successivo sarà poi nelle commissioni parlamentari competenti che dovranno esprimere il previsto parere.(ANSA).

## Porti: Uggè (Conftrasporto), da Delrio passo importante

Ora su riforma portuale occorre accelerare



(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 24 OTT - Quella avviata dal Governo sui porti "è una riforma importante, ora bisogna accelerare": lo ha detto il presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè, dando atto al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, "di aver fatto un passo importante". "Non condivido il fatto che il ministero dei Trasporti e quello dei Lavori Pubblici siano stati accorpate in un unico ministero delle Infrastrutture - ha detto il vicepresidente di Confcommercio -.

Per me è un errore, perché prima bisogna fare le scelte politiche, capire quali sono gli interventi necessari, poi si procede con gli investimenti".

"Detto questo, però - ha aggiunto - riconosco che quello del ministro Delrio sui porti è stato un passo importante. La Logistica portuale è importante. Ora si tratta di individuare 4-5 porti principali e investire lì. Consapevoli che se non si crea una logistica efficiente, i prodotti rimangono lì".

Inoltre, - ha concluso - "l'Italia deve essere consapevole che in Europa esiste un problema di concorrenza sleale per quanto riguarda il trasporto delle merci, in particolare nell'autotrasporto". (ANSA).

## Confitarma: salvaguardia occupazione marittimi al centro del discorso di Grimaldi all'Assemblea



(FERPRESS) – Roma, 24 OTT – La salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani: questo il filo conduttore del discorso che Emanuele Grimaldi, presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha tenuto all'Assemblea Confitarma in presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, del Presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, e di numerose personalità del mondo armatoriale, politico, sindacale e di tutto il cluster marittimo.

Prima di iniziare il suo intervento, Emanuele Grimaldi ha espresso la solidarietà dell'armamento italiano per le popolazioni colpite dal terremoto dello scorso agosto "alle quali – ha detto – non mancherà un concreto sostegno".

Dopo una panoramica dei principali eventi, politici ed economici, che hanno caratterizzato gli ultimi mesi e che inevitabilmente si sono ripercossi sugli andamenti dei noli della maggior parte dei comparti marittimi, Emanuele Grimaldi si è soffermato sul coinvolgimento di unità mercantili nelle operazioni SAR che, dal 2014 ad oggi, hanno contribuito a salvare circa 70 mila persone.

Ha poi rilevato l'emergere di nuove misure protezionistiche – 200 negli ultimi 12 mesi registrate in 31 paesi monitorati dalla Commissione europea – a fronte delle quali "nessuna di quelle preesistenti di ostacolo al commercio è stata eliminata. "È rilevante il fatto che alcuni di questi paesi nello scacchiere mondiale sono importanti importatori ed esportatori e controllano forti flotte mercantili". In merito alla salvaguardia dell'occupazione, il Presidente di Confitarma ha affermato che "da sempre, lavoriamo sia per garantire ai nostri equipaggi condizioni di lavoro a bordo migliori, sicurezza della navigazione e welfare avanzato sia per una loro certificazione qualificata di competenze, riconosciuta a livello internazionale nonché per la formazione delle nuove leve". Inoltre, ha aggiunto "Abbiamo dimostrato nella pratica come l'imbarco regolato di personale extracomunitario ai fini del mantenimento della competitività abbia di fatto trainato l'occupazione di marittimi italiani".

Infatti, nonostante le flessioni registrate, la flotta mercantile italiana, con oltre 16,5 milioni di tonnellate, è sempre nelle prime posizioni: seconda nell'Unione europea, terza tra le flotte dei maggiori Paesi riuniti nel G20 e quarta al mondo. "La competitività della flotta italiana- ha sottolineato il Presidente di Confitarma – è stata rafforzata e mantenuta grazie a misure che hanno consentito ai nostri armatori di fronteggiare ad armi pari la concorrenza estera di marine sia comunitarie che extra-comunitarie".

Per quanto riguarda i rapporti tra armatori e sistema bancario il Presidente Grimaldi ha affermato che la collaborazione con l'Associazione Bancaria Italiana e con i maggiori gruppi bancari italiani impegnati nel nostro settore "ha consentito un approccio in chiave sistemica di processi di ristrutturazione finanziaria di molte imprese associate".

Il Presidente di Confitarma ha poi espresso le preoccupazioni dell'armamento per i certificati adeguati ai nuovi requisiti introdotti dagli Emendamenti di Manila alla Convenzione STCW, che l'Amministrazione deve rilasciare ai marittimi italiani "si parla dei certificati di competenza di ben oltre 10.000 ufficiali, nonché dei certificati relativi a circa 20.000 sottufficiali e comuni".

Per quanto riguarda la formazione di nuove risorse, il Presidente di Confitarma ha ricordato il forte impegno degli armatori italiani (accanto alle consolidate attività di Genova e Gaeta, è stato costituito l'Istituto Tecnico Superiore nell'area dell'Alto Adriatico), e ha sottolineato l'importanza dell'accordo con le OOSS confederali del 30 luglio 2015, per ampliare le opportunità di imbarco degli allievi italiani.

## - segue

---

Inoltre, ha reso noto che da recentissima indagine di Confitarma su navi di bandiera italiana associate, iscritte nel Registro internazionale, emerge che, a fronte dell'obbligo di imbarcare un solo allievo ufficiale, ogni nave ne imbarca in media due. Tenendo conto della normale turnazione fra i periodi di imbarco e quelli a terra, a bordo di tali navi associate, nell'anno successivo alla sottoscrizione dell'accordo, sono stati imbarcati più di 1.300 allievi ufficiali".

Per il Fondo Solimare, istituito nel 2015 per dare supporto ai lavoratori del settore marittimo che non hanno mai beneficiato dell'istituto della Cassa Integrazione, e per la riforma del collocamento della gente di mare, il Presidente di Confitarma, ha auspicato un rapido intervento delle Amministrazioni coinvolte. Parimenti, per quanto riguarda la sicurezza degli equipaggi, ha chiesto che venga data al più presto concreta attuazione ai corsi di formazione necessari per l'imbarco delle guardie giurate su navi che operano in aree a rischio, "oppure meglio ancora ratificare l'esperienza maturata dalle guardie giurate finora imbarcate".

In tema di ambiente, Emanuele Grimaldi ha ribadito che dal 2007, a fronte dell'aumento del commercio via mare, lo shipping ha ridotto di oltre il 10% le sue emissioni totali di CO2, riduzione registrata in tutti i paesi insieme all'aumento del 20% dal 2005 dell'efficienza dell'intera flotta mondiale "oggi circa il 90% del commercio mondiale utilizza il trasporto marittimo, che è la modalità più efficiente, responsabile solo per il 2,2% delle emissioni globali di CO2".

"L'intermodalità marittima è la risposta per ridurre l'impatto ambientale e rendere sostenibile il trasporto –ha affermato il Presidente di Confitarma. Il settore delle navi traghetto per il trasporto di merci e passeggeri trasporta annualmente a livello mondiale 2,1 miliardi di passeggeri via mare, poco meno di quelli trasportati via aereo; mentre mettendo in fila auto, semirimorchi e pullman imbarcati si coprirebbe 4 volte, la distanza tra la terra e la luna, pari a oltre 380.000 km. Il Presidente di Confitarma ha poi aggiunto che lo short sea shipping è un successo tutto europeo: dei 40 milioni di camion imbarcati sulle navi nel mondo ogni anno, il 75% viaggia su rotte europee. In Italia, il sistema delle Autostrade del Mare continua a svilupparsi: rispetto al 1999, i metri lineari offerti dai servizi regolari di navi ro-ro sono aumentati del 160%, per la Sicilia, del 122% per la Sardegna e del 1.240% su rotte internazionali (collegamenti tra l'Italia e Marocco, Tunisia, Spagna, Francia, Malta, Albania e Grecia). Il Presidente Grimaldi ha quindi ringraziato il Ministro Delrio per l'assicurazione che il Marebonus e il Ferrobonus saranno operativi entro l'anno.



Sulla riforma della portualità e della logistica, Emanuele Grimaldi, ha rimarcato che la maggiore autorità della nuova governance dei porti certamente potrà agevolare la semplificazione di alcuni processi decisionali delle AdSP che allo stesso tempo avranno maggiore responsabilità. D'altra parte, occorrerà verificare se la maggiore autonomia delle Autorità di Sistema Portuale possa tradursi in migliori livelli di competitività e di efficienza dei nostri porti, oltre al fatto che nell'ambito del Tavolo di Partenariato, il ruolo dei rappresentanti di categoria è meramente consultivo mentre il loro contributo avrebbe potuto essere importante per le decisioni strategiche che interessano i nostri porti. "In ogni caso, credo che a questo punto non resti che attendere il completamento dell'attuazione della riforma, che si auspica possa avvenire in tempi rapidi, in modo da poter valutare sul piano concreto gli effetti che ne scaturiranno".

L'ultima parte del suo discorso il Presidente Emanuele Grimaldi lo ha dedicato all'Atto n.321 del Governo, "i cui effetti sono ben chiari ed evidenti a tutti coloro che conoscono il settore e che, in caso approvazione, non tarderanno a palesarsi trascorso il periodo transitorio di 18 mesi dalla sua pubblicazione".

Il Presidente Grimaldi ha spiegato che la crescita costante della flotta dal 1998 al 2015 ha trainato l'occupazione marittima passata 30.000 a 63.000 unità.

## - segue

---

“Lo abbiamo detto tante volte ma volentieri lo ripeto – ha affermato Grimaldi – è stato istituito il Registro internazionale, grazie alla felice intuizione della classe politica di allora (Parlamento e Governo) che all’unanimità approvò la riforma della navigazione marittima, recependo in pieno le linee guida dell’Unione europea. Il contenuto di questa riforma può essere riassunto in una sola parola: FLESSIBILITA’.

Secondo il Presidente Grimaldi le modifiche contenute nell’Atto di Governo n.321 non sono affatto marginali e non tengono conto delle normative comunitarie che regolano differenziandoli chiaramente, i traffici di cabotaggio continentale, insulare e di short sea shipping, imponendo l’obbligo di imbarcare personale esclusivamente italiano/comunitario su tali tratte, con perdita di competitività della bandiera italiana e l’inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria. “Il flagging out, ancorché solo dei traghetti di bandiera nazionale coinvolti dalla norma, comporterebbe una perdita di circa 1.500 posti di lavoro in Italia”.

“Non ci saranno vantaggi per nessuno ma danni per tutti: armatori, marittimi e utenza, in pratica per l’intero sistema Paese. Da parte nostra abbiamo fatto presente queste preoccupazioni in tutte le sedi istituzionali, nonché sulla stampa. Per contro, abbiamo percepito un assordante silenzio da parte dei dicasteri coinvolti e nulla è stato eccepito in merito alle evidenti storture che questo decreto legislativo imporrà”.

Infine, il Presidente di Confitarma ha lanciato un segnale di allarme a nome di tutto l’armamento italiano “abbiamo bisogno di regole certe e di continuità delle scelte di politica marittima” ed ha quindi concluso il suo discorso rivolgendosi al Ministro la domanda “se la Sua Amministrazione intenda intervenire per riprendere la rotta che ci ha visti protagonisti di un successo comune” in termini di flotta e occupazione.

Consulta il [discorso integrale del presidente Grimaldi](#)

# Informazioni Marittime

---

## Confitarma al governo, "Lasciateci una flotta competitiva"



di Paolo Bosso

Nei giorni in cui sono stati salvati migliaia di migranti (settemila negli ultimi tre) da parte delle autorità italiane, l'assemblea Confitarma, tenutasi a Roma, è stata all'insegna della sostenibilità: dell'occupazione, dell'ambiente e della *governance*. «Anche se nella nostra riforma c'è molto più della governabilità», precisa il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. «Il nuovo assetto della portualità punta alla semplificazione - continua - in primo luogo della Pubblica amministrazione attraverso principalmente la digitalizzazione. Per il settore marittimo la parte più importante riguarda le dogane che, pur lavorando già bene, vedranno ridursi i 113 provvedimenti che le strutturano». E sulle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità di sistema portuale, Delrio conferma la fine delle consultazioni: «Ho completato le proposte di tutte le nomine. Ora sono al vaglio delle autorità, tra cui quella anticorruzione. Terminato questo passaggio toccherà al Parlamento dare il via libera». Si procede, quindi, anche se non spediti.

### Il fattore Registro

Armatori delusi invece dal governo sul fronte occupazionale, chiamato recentemente in causa da Confitarma per le modifiche al Registro internazionale che "l'emendamento Cociancich" porta con sé. Il ministro dei Trasporti, a detta della platea, non ha dato risposte concrete, se non limitandosi a rassicurare: «Non c'è allarme. Approfondiremo col Parlamento le critiche. La nostra volontà è incentivare l'occupazione».

### Il fattore due per cento

Nella sua relazione, il presidente Confitarma Emanuele Grimaldi si è soffermato sull'ottimo stato di salute dell'armamento italiano, caratterizzato dal "fattore due per cento": è del due per cento il contributo dell'economia del mare al prodotto interno lordo nazionale (32 miliardi di euro) e sempre del due per cento la quota nazionale che il mare dà all'occupazione, pari a 471 mila unità tra diretti e indotto. «Siamo la seconda flotta europea, la terza tra i G20 e la quarta nel mondo», spiega Grimaldi. Numeri importanti, utili a Confitarma per chiedere al governo una maggiore attenzione al settore, lasciandolo sostanzialmente liberalizzato nell'imbarco del personale. Gli armatori vorrebbero dal governo una maggior concretezza, da un lato nel campo della formazione – senza gettare nel caos il settore con una valanga di certificati - dall'altro lasciando intoccato il Registro internazionale.

### Formazione

Dal primo gennaio dell'anno prossimo, con l'entrata in vigore degli emendamenti di Manila alla Convenzione STCW, interverranno importanti novità in materia di formazione e certificazione dei lavoratori marittimi. In pratica, i certificati rilasciati ai marittimi italiani dovranno essere adeguati ai nuovi requisiti richiesti dalla Convenzione. Sono interessati 10mila ufficiali e 20mila tra sottufficiali e comuni.

## - segue

---

I sindacati hanno lanciato recentemente l'allarme sul rischio di ritrovarsi inattivo personale di lungo corso per una "banale" questione di certificati idonei. Su questo la posizione dei sindacati si sposa con quella degli armatori. «Siamo preoccupati - spiega Grimaldi - perché diversi marittimi devono superare i corsi di formazione obbligatori e, al contempo, le Capitanerie dovranno concludere nei prossimi due mesi l'adeguamento delle certificazioni sui marittimi scoperti». Il tempo stringe. «Siamo preoccupati - continua - non soltanto per le eventuali sanzioni ma soprattutto perché si rischia di essere costretti ad imbarcare marittimi non italiani. Nel frattempo, però, il Parlamento lavora da circa un anno per imporre l'imbarco di marittimi italiani/comunitari su traffici che la legge nazionale ed europea prevede aperti alla concorrenza». Il riferimento è all'"emendamento Cociancich", approvato dalla Camera a luglio scorso, che prevede modifiche al Registro internazionale tali da obbligare l'imbarco di solo personale comunitario sulle rotte di cabotaggio nazionale. Un vero e proprio attacco, secondo gli armatori, alla competitività della flotta nazionale, lo stravolgimento di un'istituzione (il Registro) che dal 1998 ad oggi, al netto della crisi, ha permesso all'armamento italiano di essere oggi così vitale. Il principio a cui si appella Grimaldi è quello della «flessibilità», quella verso la libera volontà di imbarco, che se l'emendamento passasse sarebbe mantenuta soltanto con un *flagging out* della navi italiane verso altre bandiere di comodo, comportando una perdita, secondo i calcoli di Confitarma, di circa 1,500 marittimi italiani. «Non c'è alcun allarme - risponde Delrio -. Approfondiremo in Parlamento le critiche ricevute, senza dimenticare che la volontà del governo è quella di incentivare l'occupazione».

### Incentivi

I finanziamenti all'economia del mare sono sostanzialmente due: "marebonus" (autostrade del mare) e "ferrobonus". Attualmente assenti al livello europeo, in Italia sono da sempre stati promossi, e qualche volta concretizzati. Delrio ha rassicurato la platea impegnandosi ad avviare entro l'anno nuovi incentivi per il traffico ro-ro, il cabotaggio e le ferrovie.

### Ambiente

Infine, l'ultimo fronte della sostenibilità riguarda l'ambiente. Oggi a Londra l'Imo ha iniziato un vertice con lo scopo di allineare lo shipping agli Accordi di Parigi (COP21). L'8 settembre 2017 arriverà la Ballast Water Convention dell'International Maritime Organization, che l'Italia non ha ancora firmato. Una situazione precaria a fronte però di un contributo misero dell'armamento mondiale nelle emissioni: il 2,2 per cento del totale, da parte di un'industria che pur avendo aumentato il commercio via mare negli ultimi anni ha visto ridurre dal 2005 del dieci per cento le emissioni e del venti per cento l'efficienza (oggi una nave consuma in media un grammo di combustibile per tonnellata/chilometro).

Un'economia del mare come sempre florida ma non sostenuta a sufficienza dalla politica, secondo gli imprenditori del settore. «Quale industria vogliamo mantenere vitale? Certamente quella marittima, perché è un settore ad alto investimento e con una forte capacità occupazionale», commenta il presidente Confindustria Vincenzo Boccia.

«Il nostro - conclude Grimaldi - è un settore *capital intensive*, che richiede grossi capitali. Per questo abbiamo bisogno di regole certe e nel segno della continuità. Le proposte di modifica al Registro sono una crepa a un felice patto istituzioni-armamento avviato nel 1998».

## LA CRESCITA DI UNA FLOTTA COMPETITIVA TRAINA L'OCCUPAZIONE DEI MARITTIMI ITALIANI



**La salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani: questo il filo conduttore del discorso che Emanuele Grimaldi, presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha tenuto all'Assemblea del 24 ottobre in presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, del Presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, e di numerose personalità del mondo armatoriale, politico, sindacale e di tutto il cluster marittimo.**

Prima di iniziare il suo intervento, Emanuele Grimaldi ha espresso la solidarietà dell'armamento italiano per le popolazioni colpite dal terremoto dello scorso agosto "alle quali – ha detto – non mancherà un concreto sostegno".

Roma, 24 ottobre 2016 – Dopo una panoramica dei principali eventi, politici ed economici, che hanno caratterizzato gli ultimi mesi e che inevitabilmente si sono ripercossi sugli andamenti dei noli della maggior parte dei comparti marittimi, Emanuele Grimaldi si è soffermato sul coinvolgimento di unità mercantili nelle operazioni SAR che, dal 2014 ad oggi, hanno contribuito a salvare circa 70.000 persone.

Ha poi rilevato l'emergere di nuove misure protezionistiche – 200 negli ultimi 12 mesi registrate in 31 paesi monitorati dalla Commissione europea – a fronte delle quali "nessuna di quelle preesistenti di ostacolo al commercio è stata eliminata. "È rilevante il fatto che alcuni di questi paesi nello scacchiere mondiale sono importanti importatori ed esportatori e controllano forti flotte mercantili".

In merito alla salvaguardia dell'occupazione, il **Presidente di Confitarma** ha affermato che "da sempre, lavoriamo sia per garantire ai nostri equipaggi condizioni di lavoro a bordo migliori, sicurezza della navigazione e *welfare avanzato sia per una loro certificazione qualificata di competenze, riconosciuta a livello internazionale nonché per la formazione delle nuove leve*". Inoltre, ha aggiunto "Abbiamo dimostrato nella pratica come l'imbarco regolato di personale extra-comunitario ai fini del mantenimento della competitività abbia di fatto trainato l'occupazione di marittimi italiani".

Infatti, nonostante le flessioni registrate, la flotta mercantile italiana, con oltre 16,5 milioni di tonnellate, è sempre nelle prime posizioni: seconda nell'Unione europea, terza tra le flotte dei maggiori Paesi riuniti nel G20 e quarta al mondo. "La competitività della flotta italiana- ha sottolineato il **Presidente di Confitarma** – è stata rafforzata e mantenuta grazie a misure che hanno consentito ai nostri armatori di fronteggiare ad armi pari la concorrenza estera di marine sia comunitarie che extra-comunitarie".

Per quanto riguarda i rapporti tra armatori e sistema bancario il **Presidente Grimaldi** ha affermato che la collaborazione con l'Associazione Bancaria Italiana e con i maggiori gruppi bancari italiani impegnati nel nostro settore "ha consentito un approccio in chiave sistemica di processi di ristrutturazione finanziaria di molte imprese associate".

## - segue

---

Il **Presidente di Confitarma** ha poi espresso le preoccupazioni dell'armamento per i certificati adeguati ai nuovi requisiti introdotti dagli Emendamenti di Manila alla Convenzione STCW, che l'Amministrazione deve rilasciare ai marittimi italiani "si parla dei certificati di competenza di ben oltre 10.000 ufficiali, nonché dei certificati relativi a circa 20.000 sottufficiali e comuni".

Per quanto riguarda la formazione di nuove risorse, il **Presidente di Confitarma** ha ricordato il forte impegno degli armatori italiani (accanto alle consolidate attività di Genova e Gaeta, è stato costituito l'Istituto Tecnico Superiore nell'area dell'Alto Adriatico), e ha sottolineato l'importanza dell'accordo con le OOSS confederali del 30 luglio 2015, per ampliare le opportunità di imbarco degli allievi italiani. Inoltre, ha reso noto che da recentissima indagine di Confitarma su navi di bandiera italiana associate, iscritte nel Registro internazionale, emerge che, a fronte dell'obbligo di imbarcare un solo allievo ufficiale, ogni nave ne imbarca in media due. Tenendo conto della normale turnazione fra i periodi di imbarco e quelli a terra, a bordo di tali navi associate, nell'anno successivo alla sottoscrizione dell'accordo, sono stati imbarcati più di 1.300 allievi ufficiali".

Per il Fondo Solimare, istituito nel 2015 per dare supporto ai lavoratori del settore marittimo che non hanno mai beneficiato dell'istituto della Cassa Integrazione, e per la riforma del collocamento della gente di mare, il **Presidente di Confitarma**, ha auspicato un rapido intervento delle Amministrazioni coinvolte. Parimenti, per quanto riguarda la sicurezza degli equipaggi, ha chiesto che venga data al più presto concreta attuazione ai corsi di formazione necessari per l'imbarco delle guardie giurate su navi che operano in aree a rischio, "oppure meglio ancora ratificare l'esperienza maturata dalle guardie giurate finora imbarcate".

In tema di ambiente, **Emanuele Grimaldi** ha ribadito che dal 2007, a fronte dell'aumento del commercio via mare, lo shipping ha ridotto di oltre il 10% le sue emissioni totali di CO2, riduzione registrata in tutti i paesi insieme all'aumento del 20% dal 2005 dell'efficienza dell'intera flotta mondiale "oggi circa il 90% del commercio mondiale utilizza il trasporto marittimo, che è la modalità più efficiente, responsabile solo per il 2,2% delle emissioni globali di CO2".



"L'intermodalità marittima è la risposta per ridurre l'impatto ambientale e rendere sostenibile il trasporto –ha affermato il **Presidente di Confitarma**. Il settore delle navi traghetto per il trasporto di merci e passeggeri trasporta annualmente a livello mondiale 2,1 miliardi di passeggeri via mare, poco meno di quelli trasportati via aereo; mentre mettendo in fila auto, semirimorchi e pullman imbarcati si coprirebbe 4 volte, la distanza tra la terra e la luna, pari a oltre 380.000 km. Il Presidente di Confitarma ha poi aggiunto che lo *short sea shipping* è un successo tutto europeo: dei 40 milioni di camion imbarcati sulle navi nel mondo ogni anno, il 75% viaggia su rotte europee. In Italia, il sistema delle *Autostrade del Mare* continua a svilupparsi: rispetto al 1999, i metri lineari offerti dai servizi regolari di navi ro-ro sono aumentati del 160%, per la Sicilia, del 122% per la Sardegna e del 1.240% su rotte internazionali (collegamenti tra l'Italia e Marocco, Tunisia, Spagna, Francia, Malta, Albania e Grecia). Il Presidente Grimaldi ha quindi ringraziato il **Ministro Delrio** per l'assicurazione che il *Marebonus* e il *Ferrobonus* saranno operativi entro l'anno.

Sulla riforma della portualità e della logistica, **Emanuele Grimaldi**, ha rimarcato che la maggiore autorità della nuova governance dei porti certamente potrà agevolare la semplificazione di alcuni processi decisionali delle AdSP che allo stesso tempo avranno maggiore responsabilità. D'altra parte, occorrerà verificare se la maggiore autonomia delle Autorità di Sistema Portuale possa tradursi in migliori livelli di competitività e di efficienza dei nostri porti, oltre al fatto che nell'ambito del Tavolo di Partenariato, il ruolo dei rappresentanti di categoria è meramente consultivo mentre il loro contributo avrebbe potuto essere importante per le decisioni strategiche che interessano i nostri porti. "In ogni caso, credo che a questo punto non resti che attendere il completamento dell'attuazione della riforma, che si auspica possa avvenire in tempi rapidi, in modo da poter valutare sul piano concreto gli effetti che ne scaturiranno".

## - segue

---

L'ultima parte del suo discorso il **Presidente Emanuele Grimaldi** lo ha dedicato all'Atto n.321 del Governo, "i cui effetti sono ben chiari ed evidenti a tutti coloro che conoscono il settore e che, in caso approvazione, non tarderanno a palesarsi trascorso il periodo transitorio di 18 mesi dalla sua pubblicazione".



Il Presidente Grimaldi ha spiegato che la crescita costante della flotta dal 1998 al 2015 ha trainato l'occupazione marittima passata 30.000 a 63.000 unità.

"Lo abbiamo detto tante volte ma volentieri lo ripeto – ha affermato Grimaldi – è stato istituito il Registro internazionale, grazie alla felice intuizione della classe politica di allora (Parlamento e Governo) che all'unanimità approvò la riforma della navigazione marittima, recependo in pieno le linee guida dell'Unione europea. Il contenuto di questa riforma può essere riassunto in una sola parola: FLESSIBILITA'.

Secondo il **Presidente Grimaldi** le modifiche contenute nell'Atto di Governo n.321 non sono affatto marginali e non tengono conto delle normative comunitarie che regolano differenziandoli chiaramente, i traffici di cabotaggio continentale, insulare e di *short sea shipping*, imponendo l'obbligo di imbarcare personale esclusivamente italiano/comunitario su tali tratte, con perdita di competitività della bandiera italiana e l'inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria. "Il flagging out, ancorché solo dei traghetti di bandiera nazionale coinvolti dalla norma, comporterebbe una perdita di circa 1.500 posti di lavoro in Italia".

"Non ci saranno vantaggi per nessuno ma danni per tutti: armatori, marittimi e utenza, in pratica per l'intero sistema Paese. Da parte nostra abbiamo fatto presente queste preoccupazioni in tutte le sedi istituzionali, nonché sulla stampa. Per contro, abbiamo percepito un assordante silenzio da parte dei dicasteri coinvolti e nulla è stato eccepito in merito alle evidenti storture che questo decreto legislativo imporrà".

Infine, il **Presidente di Confitarma** ha lanciato un segnale di allarme a nome di tutto l'armamento italiano "abbiamo bisogno di regole certe e di continuità delle scelte di politica marittima" ed ha quindi concluso il suo discorso rivolgendo al Ministro la domanda "se la Sua Amministrazione intenda intervenire per riprendere la rotta che ci ha visti protagonisti di un successo comune" in termini di flotta e occupazione.

[DISCORSO DEL PRESIDENTE EMANUELE GRIMALDI](#)

## CONFITARMA: LA CRESCITA DI UNA FLOTTA COMPETITIVA TRAINA L'OCCUPAZIONE DEI MARITTIMI



ROMA – La salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani: questo il filo conduttore del discorso che Emanuele Grimaldi, presidente della Confederazione Italiana Armatori, ha tenuto all'Assemblea del 24 ottobre in presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, del Presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, e di numerose personalità del mondo armatoriale, politico, sindacale e di tutto il cluster marittimo.

Prima di iniziare il suo intervento, Emanuele Grimaldi ha espresso la solidarietà dell'armamento italiano per le popolazioni colpite dal terremoto dello scorso agosto "alle quali – ha detto – non mancherà un concreto sostegno".

Dopo una panoramica dei principali eventi, politici ed economici, che hanno caratterizzato gli ultimi mesi e che inevitabilmente si sono ripercossi sugli andamenti dei noli della maggior parte dei comparti marittimi, Emanuele Grimaldi si è soffermato sul coinvolgimento di unità mercantili nelle operazioni SAR che, dal 2014 ad oggi, hanno contribuito a salvare circa 70.000 persone.

Ha poi rilevato l'emergere di nuove misure protezionistiche – 200 negli ultimi 12 mesi registrate in 31 paesi monitorati dalla Commissione europea – a fronte delle quali "nessuna di quelle preesistenti di ostacolo al commercio è stata eliminata. "È rilevante il fatto che alcuni di questi paesi nello scacchiere mondiale sono importanti importatori ed esportatori e controllano forti flotte mercantili".

In merito alla salvaguardia dell'occupazione, il Presidente di Confitarma ha affermato che "da sempre, lavoriamo sia per garantire ai nostri equipaggi condizioni di lavoro a bordo migliori, sicurezza della navigazione e welfare avanzato sia per una loro certificazione qualificata di competenze, riconosciuta a livello internazionale nonché per la formazione delle nuove leve". Inoltre, ha aggiunto "Abbiamo dimostrato nella pratica come l'imbarco regolato di personale extracomunitario ai fini del mantenimento della competitività abbia di fatto trainato l'occupazione di marittimi italiani".

Infatti, nonostante le flessioni registrate, la flotta mercantile italiana, con oltre 16,5 milioni di tonnellate, è sempre nelle prime posizioni: seconda nell'Unione europea, terza tra le flotte dei maggiori Paesi riuniti nel G20 e quarta al mondo. "La competitività della flotta italiana- ha sottolineato il Presidente di Confitarma – è stata rafforzata e mantenuta grazie a misure che hanno consentito ai nostri armatori di fronteggiare ad armi pari la concorrenza estera di marine sia comunitarie che extra-comunitarie".

Per quanto riguarda i rapporti tra armatori e sistema bancario il Presidente Grimaldi ha affermato che la collaborazione con l'Associazione Bancaria Italiana e con i maggiori gruppi bancari italiani impegnati nel nostro settore "ha consentito un approccio in chiave sistemica di processi di ristrutturazione finanziaria di molte imprese associate". Il Presidente di Confitarma ha poi espresso le preoccupazioni dell'armamento per i certificati adeguati ai nuovi requisiti introdotti dagli Emendamenti di Manila alla Convenzione STCW, che l'Amministrazione deve rilasciare ai marittimi italiani "si parla dei certificati di competenza di ben oltre 10.000 ufficiali, nonché dei certificati relativi a circa 20.000 sottufficiali e comuni".

Per quanto riguarda la formazione di nuove risorse, il Presidente di Confitarma ha ricordato il forte impegno degli armatori italiani (accanto alle consolidate attività di Genova e Gaeta, è stato costituito l'Istituto Tecnico Superiore nell'area dell'Alto Adriatico), e ha sottolineato l'importanza dell'accordo con le OOSS confederali del 30 luglio 2015, per ampliare le opportunità di imbarco degli allievi italiani. Inoltre, ha reso noto che da recentissima indagine di Confitarma su navi di bandiera italiana associate, iscritte nel Registro internazionale, emerge che, a fronte dell'obbligo di imbarcare un solo allievo ufficiale, ogni nave ne imbarca in media due. Tenendo conto della normale turnazione fra i periodi di imbarco e quelli a terra, a bordo di tali navi associate, nell'anno successivo alla sottoscrizione dell'accordo, sono stati imbarcati più di 1.300 allievi ufficiali".

Per il Fondo Solimare, istituito nel 2015 per dare supporto ai lavoratori del settore marittimo che non hanno mai beneficiato dell'istituto della Cassa Integrazione, e per la riforma del collocamento della gente di mare, il Presidente di Confitarma, ha auspicato un rapido intervento delle Amministrazioni coinvolte.

Parimenti, per quanto riguarda la sicurezza degli equipaggi, ha chiesto che venga data al più presto concreta attuazione ai corsi di formazione necessari per l'imbarco delle guardie giurate su navi che operano in aree a rischio, "oppure meglio ancora ratificare l'esperienza maturata dalle guardie giurate finora imbarcate".

In tema di ambiente, Emanuele Grimaldi ha ribadito che dal 2007, a fronte dell'aumento del commercio via mare, lo shipping ha ridotto di oltre il 10% le sue emissioni totali di CO<sub>2</sub>, riduzione registrata in tutti i paesi insieme all'aumento del 20% dal 2005 dell'efficienza dell'intera flotta mondiale "oggi circa il 90% del commercio mondiale utilizza il trasporto marittimo, che è la modalità più efficiente, responsabile solo per il 2,2% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>".

"L'intermodalità marittima è la risposta per ridurre l'impatto ambientale e rendere sostenibile il trasporto – ha affermato il Presidente di Confitarma. Il settore delle navi traghetto per il trasporto di merci e passeggeri trasporta annualmente a livello mondiale 2,1 miliardi di passeggeri via mare, poco meno di quelli trasportati via aereo; mentre mettendo in fila auto, semirimorchi e pullman imbarcati si coprirebbe 4 volte, la distanza tra la terra e la luna, pari a oltre 380.000 km. Il Presidente di Confitarma ha poi aggiunto che lo short sea shipping è un successo tutto europeo: dei 40 milioni di camion imbarcati sulle navi nel mondo ogni anno, il 75% viaggia su rotte europee. In Italia, il sistema delle Autostrade del Mare continua a svilupparsi: rispetto al 1999, i metri lineari offerti dai servizi regolari di navi ro-ro sono aumentati del 160%, per la Sicilia, del 122% per la Sardegna e del 1.240% su rotte internazionali (collegamenti tra l'Italia e Marocco, Tunisia, Spagna, Francia, Malta, Albania e Grecia). Il Presidente Grimaldi ha quindi ringraziato il Ministro Delrio per l'assicurazione che il Marebonus e il Ferrobonus saranno operativi entro l'anno.

Sulla riforma della portualità e della logistica, Emanuele Grimaldi, ha rimarcato che la maggiore autorità della nuova governance dei porti certamente potrà agevolare la semplificazione di alcuni processi decisionali delle AdSP che allo stesso tempo avranno maggiore responsabilità. D'altra parte, occorrerà verificare se la maggiore autonomia delle Autorità di Sistema Portuale possa tradursi in migliori livelli di competitività e di efficienza dei nostri porti, oltre al fatto che nell'ambito del Tavolo di Partenariato, il ruolo dei rappresentanti di categoria è meramente consultivo mentre il loro contributo avrebbe potuto essere importante per le decisioni strategiche che interessano i nostri porti. "In ogni caso, credo che a questo punto non resti che attendere il completamento dell'attuazione della riforma, che si auspica possa avvenire in tempi rapidi, in modo da poter valutare sul piano concreto gli effetti che ne scaturiranno".

L'ultima parte del suo discorso il Presidente Emanuele Grimaldi lo ha dedicato all'Atto n.321 del Governo, "i cui effetti sono ben chiari ed evidenti a tutti coloro che conoscono il settore e che, in caso approvazione, non tarderanno a palesarsi trascorso il periodo transitorio di 18 mesi dalla sua pubblicazione". Il Presidente Grimaldi ha spiegato che la crescita costante della flotta dal 1998 al 2015 ha trainato l'occupazione marittima passata 30.000 a 63.000 unità.

"Lo abbiamo detto tante volte ma volentieri lo ripeto – ha affermato Grimaldi – è stato istituito il Registro internazionale, grazie alla felice intuizione della classe politica di allora (Parlamento e Governo) che all'unanimità approvò la riforma della navigazione marittima, recependo in pieno le linee guida dell'Unione europea. Il contenuto di questa riforma può essere riassunto in una sola parola: FLESSIBILITÀ'.

Secondo il Presidente Grimaldi le modifiche contenute nell'Atto di Governo n.321 non sono affatto marginali e non tengono conto delle normative comunitarie che regolano differenziandoli chiaramente, i traffici di cabotaggio continentale, insulare e di short sea shipping, imponendo l'obbligo di imbarcare personale esclusivamente italiano/comunitario su tali tratte, con perdita di competitività della bandiera italiana e l'inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria. "Il flagging out, ancorché solo dei traghetti di bandiera nazionale coinvolti dalla norma, comporterebbe una perdita di circa 1.500 posti di lavoro in Italia".

"Non ci saranno vantaggi per nessuno ma danni per tutti: armatori, marittimi e utenza, in pratica per l'intero sistema Paese. Da parte nostra abbiamo fatto presente queste preoccupazioni in tutte le sedi istituzionali, nonché sulla stampa. Per contro, abbiamo percepito un assordante silenzio da parte dei dicasteri coinvolti e nulla è stato eccepito in merito alle evidenti storture che questo decreto legislativo imporrà".

Infine, il Presidente di Confitarma ha lanciato un segnale di allarme a nome di tutto l'armamento italiano "abbiamo bisogno di regole certe e di continuità delle scelte di politica marittima" ed ha quindi concluso il suo discorso rivolgendosi al Ministro la domanda "se la Sua Amministrazione intenda intervenire per riprendere la rotta che ci ha visti protagonisti di un successo comune" in termini di flotta e occupazione.

## Delrio: da Confitarma critiche puntuali. Le valuteremo. Noi volevamo creare occupazione

(FERPRESS) – Roma, 24 OTT – “Le vostre critiche sono molto puntuali, cercheremo di trovare una soluzione, insieme al Parlamento, che, speriamo, sia nell’ottica di fare del bene alle imprese e di non creare complicazioni”. Così il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, risponde all’allarme lanciato dal presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi, nel corso dell’assemblea degli armatori.

Nel suo discorso il Presidente Emanuele Grimaldi si è infatti soffermato sull’Atto n.321 del Governo, attualmente in discussione in Parlamento ed ha sottolineato che le modifiche previste non sono affatto marginali e non tengono conto delle normative comunitarie che regolano differenziandoli chiaramente, i traffici di cabotaggio continentale, insulare e di short sea shipping, imponendo l’obbligo di imbarcare personale esclusivamente italiano/comunitario su tali tratte, con perdita di competitività della bandiera italiana e l’inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria.

“Il flagging out, ancorché solo dei traghetti di bandiera nazionale coinvolti dalla norma, comporterebbe una perdita di circa 1.500 posti di lavoro in Italia – ha avvertito Grimaldi – Non ci saranno vantaggi per nessuno ma danni per tutti: armatori, marittimi e utenza, in pratica per l’intero sistema Paese. Da parte nostra abbiamo fatto presente queste preoccupazioni in tutte le sedi istituzionali, nonché sulla stampa. Per contro, abbiamo percepito un assordante silenzio da parte dei dicasteri coinvolti e nulla è stato eccepito in merito alle evidenti storture che questo decreto legislativo imporrà”.

“Cercheremo di tenere in considerazione tutte le sue implicazioni – ha assicurato il ministro – in questi ultimi passaggi. Noi pensavamo che da questo provvedimento potesse arrivare occupazione”.



### Grimaldi: «Lo shipping non è uscito dalla crisi»

Roma - Il settore dello shipping, anche quello made in Italy, non è uscito dalla crisi. Lo ha detto il **presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi, aprendo i lavori dell'assemblea a Roma.**

Roma - Il settore dello shipping, anche quello made in Italy, non è uscito dalla crisi. Lo ha detto il **presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi, aprendo i lavori dell'assemblea a Roma.** «Nel 2015 - ha spiegato Grimaldi - abbiamo visto qualche timido ma incoraggiante segnale di ripresa. Poi è arrivato il 2016, e qualcosa è cambiato», «Eventi straordinari - ha detto l'armatore - che hanno condizionato anche l'andamento del comparto marittimo: dagli atti terroristici in Europa alla crisi in Siria, dalla crisi umanitaria nel Mediterraneo al colpo di stato in Turchia». «Dal punto di vista economico - ha poi aggiunto l'armatore - **hanno inciso il rallentamento della Cina, la flessione del comparto offshore e soprattutto il fallimento della compagnia marittima Hanjin**».

## Confitarma: flotta italiana sempre più competitiva

Assemblea, da 7,8 tonnellate stazza nel 1998 a 16,5 nel 2015



(ANSA) - GENOVA, 24 OTT - Nonostante un generale andamento al ribasso dei mercati marittimi internazionali, la flotta mercantile italiana è passata da 7,8 milioni di tonnellate di stazza nel 1998 ad oltre 16,5 milioni di tonnellate nel 2015, posizionandosi ai vertici dello shipping: seconda nell'Ue, terza tra le flotte dei maggiori paesi riuniti nel G20 e quarta nel mondo. Valori più che raddoppiati dal 1998 al 2015, anche sul fronte occupazionale che è passato da 30.000 a 63.000 unità. Nel 2015, solo il comparto crociere ha generato in Europa un contributo economico e occupazionale di 41 miliardi di euro e di 360.000 addetti, con l'Italia leader del settore con 4,5 miliardi spesi e 103.000 occupati, a cui si aggiungono i ritorni economici ed occupazionali generati dai cantieri italiani leader in Europa e nel mondo nella costruzione di navi da crociera, con 21 navi ordinate e 12 miliardi di dollari investiti. E' leadership italiana anche nella graduatoria mondiale delle principali flotte di navi ferry e ro-ro pax, con 250 unità per più di 5 milioni di stazza su un totale di circa 28 milioni di gt, come nella cantieristica che vede tre cantieri italiani ai vertici della top ten europea e mondiale.

"Il comparto marittimo è cresciuto in questi anni, con punte di eccellenza, anche grazie ad un'importante riforma della navigazione marittima come l'istituzione del Registro internazionale che ha permesso il ricorso ad equipaggi di nazionalità mista facendo crescere la flotta e l'occupazione italiana e aumentandone la competitività sui mercati mondiali", ha detto il presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi, durante l'Assemblea annuale che si è svolta oggi a Roma. "Ci auguriamo" - ha sottolineato Grimaldi - "che il governo continui su questa rotta al fianco degli armatori senza ulteriori modifiche di un sistema normativo coerente e fondato sulla certezza del diritto comunitario e internazionale, che ha consentito allo shipping italiano di ottenere un successo senza precedenti soprattutto in campo occupazionale".

# Il Secolo XIX

---

## Genova

### Per il 60% del “Cristoforo Colombo” la richiesta era di 30 milioni di euro

... GENOVA. Era il 2001, e l'allora presidente dell'Autorità portuale, l'avvocato Giuliano Gallanti, provò a mettere sul mercato il 60% delle quote dell'aeroporto Cristoforo Colombo. Un tentativo vano, il primo di una lunga serie, se è vero che ancora oggi gli azionisti dello scalo genovese sono gli stessi di quindici anni fa: oltre alla Port Authority, la Camera di commercio (con il 25% delle quote) e Aeroporti di Roma (15%). Vani anche i tentativi portati avanti, nel corso dei suoi quasi otto anni di presidenza, dal presidente Luigi Merlo. Dopo trentasei mesi di discussioni e di liti con l'ente camerale, nel 2011 il 60% dell'Authority è stato messo all'asta a un prezzo base di 30 milioni, al quale l'acquirente avrebbe dovuto aggiungere i 43 milioni di investimenti imposti dall'Enac in cambio di una concessione sino al 2027. Nessun potenziale acquirente ha presentato offerta vincolante. Oggi il valore della Soa è calcolato in circa 20 milioni.

## Infrastrutture: pilota Livorno, i porti sono miniera vergine

Applausi per lui da Forum Conftrasporto a Cernobbio



(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 24 OTT - I porti italiani sono "una miniera vergine" e purtroppo in Italia "non è stata fatta finora una politica nazionale" per sfruttarla. Questo il messaggio che un pilota del Porto di Livorno, Fiorenzo Milani, insieme all'ormeggiatore di Genova Alessandro Serra, ha portato al Forum Internazionale di Confcommercio in corso a Cernobbio. E il Forum di Cernobbio ha applaudito con convinzione.

"I porti italiani - ha detto Milani - sono i più sicuri al mondo: un incidente ogni 70mila manovre, davanti ai porti Usa, che contano un incidente ogni 50 mila manovre. Lo sono perché il personale italiano è tra i più preparati al mondo. Colgo questa occasione per ringraziare pubblicamente Vincenzo Onorato e il comandante Aponte (presidente del gruppo Msc, ndr) perché credono nel personale italiano. E sono certo che i tedeschi entro dieci anni entreranno in crisi perché gli verrà a mancare il personale specializzato, che invece la marineria italiana esprime di livello assoluto". "Finalmente, con questo Governo, con la legge di riforma sui porti, con il ministro Delrio e i suoi consulenti, i porti italiani cominciano a vedere una luce in fondo al tunnel. Tutta l'Italia potrebbe beneficiarne".



Il personaggio

## Spirito non si nasconde più «Sarei contento di lavorare qui»

Scoglio-compatibilità: il ministro vuole un responsabile a tempo pieno

«Napoli è la mia città di adozione, certamente sarei contento di poter lavorare a Napoli». Pietro Spirito non si staccia più di tanto. Gli abbiamo chiesto se è consapevole di quello che trova. «Guardi», ha detto, «non voglio parlare dei problemi fino a quando l'iter di nomina non sarà completato». Basta così, il candidato presidente non ha voluto aggiungere altro. Certo è, comunque, che da napoletano di adozione avrà già consapevolezza del disastro porto, del fatto che solo per il Grande Progetto, sono stati restituiti all'Europa 150 milioni di euro e che ora queste cifre, grazie alla Regione, tornerà disponibili.

**I profili**  
Manager di provata esperienza. Al suo fianco il Segretario generale Messineo

Delrio e De Luca hanno detto a chiare lettere che questa volta non saranno ammessi ritardi, i fondi europei vanno spesi fino all'ultimo euro. Spirito, ultimata le verifiche di compatibilità, guiderà l'Autorità di sistema del medio Tirreno ovvero i porti di Napoli, Salerno e Castellammare e, molto presto, se la Regione Campania lo chiederà, anche i porti regionali quali Torre Annunziata, Torre del Greco, Pozzuoli, ma anche i porti commerciali di Ischia e Procida. Una parte di territorio, quello costiero, in cui si concentra il 40% della popolazione della provincia di Napoli e di Salerno. Un impegno arduo, molto complesso, che richiederà la massima dedizione. Non a caso lo stesso ministro Delrio nella raccolta delle manifestazioni di interesse ha inserito un passaggio in cui si dice che «il Ministero intende procedere

da parte di coloro che fossero interessati a ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo suddetto». Insomma Delrio non vuole altri incarichi, una completa dedizione al compito assegnato che, nel caso di Napoli, appare ancor più complesso degli altri.

Pietro Spirito ha certamente un curriculum di tutto rispetto. Una laurea con lode in Scienze Politiche presso l'Università Federico II con una tesi di laurea in Economia Politica sul Sistema Monetario Europeo, svariate esperienze con società dell'orbita di Ferrovie dello Stato fino ad approdare nel 2012 all'Araspa quale Direttore Centrale Strategia. Tanti anche gli incarichi in consigli di amministrazione ed alcuni anche recentemente conferiti anche in Campania.

Di mare e di porti, nel curriculum, non vi è traccia ma certamente avrà qualità manageriali tali da convincere il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che ci sono requisiti professionali in grado proprio dalla recente riforma della legge 81/94 fortemente voluta dallo stesso ministro Delrio. Con Spirito dovrebbe collaborare a tempo pieno come segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del medio Tirreno, Francesco Messineo, 48 anni, ingegnere, un tecnico con una lunga esperienza maturata in realtà certamente meno complesse di quella di

Napoli, ed in particolare a Salerno (ove è stato segretario generale) e a Massa Carrara (come presidente). Messineo dal 9 novembre 2011 al 19 giugno 2012 ha ricoperto anche l'incarico di dirigente Area Presidenza dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria. Nel suo curriculum si legge anche che ha elaborato la variante al Piano regolatore del porto di Salerno, adottata dal Comitato Portuale nella seduta del 13 ottobre 2008. È stato Responsabile del procedimento relativo all'insieme di opere denominato "Salerno Porta Ovest", la cui finalità primaria è quella di creare un nuovo ed efficiente sistema di connessioni stradali e ferroviarie (prevalentemente in galleria) tra il porto, la città, la Costa Amalfitana e l'entroterra. L'intervento, di cui è in corso la realizzazione, comprende anche la costruzione di strutture con funzione di retroporto, in un'area posta in prossimità degli svincoli autostradali.

Messineo ha seguito, inoltre, la progettazione della nuova stazione marittima del porto di Salerno di Zaha Hadid. Ha diretto le attività necessarie a dotare il porto delle strutture terminalistiche necessarie al transito degli utenti delle Autostrade del Mare, in particolare di quelli provenienti da paesi non appartenenti all'area Schengen.

an.pa.

**I nodi**  
«Ne parlo quando l'iter della nomina sarà concluso»

## Fondali, darsena e piano regolatore è già fitta l'agenda del presidente

### Il focus

Depositi costieri, che stortura: delocalizzazione mai avviata ma i serbatoi sono stati ampliati

I nodi del porto di Napoli sono tanti e tali che il nuovo presidente dovrà dedicarsi tempo pieno per cercare di districare il groviglio che si è creato per inefficienza, litigiosità e scelte sbagliate.

**Adeguamento dei fondali.** Il più antico dei problemi del porto di Napoli (ma anche di Salerno e Castellammare, Torre Annunziata e Pozzuoli) è relativo alle basse quote dei fondali che non consentono alle navi da carico (ma anche ai traghetti Ro-Ro pax) di poter imbarcare e sbarcare merci e passeggeri. Un problema sollevato dal 1999 e solo oggi (il 27/9) a distanza di 17 anni l'Autorità Portuale ha pubblicato un bando di gara per un importo di 37,5 milioni di euro, con una previsione di tempi di esecuzione di 690 giorni.

**Nuova darsena di levante.** È l'opera più ambiziosa e longeva del porto ma anche quella che darà più grattacapi con l'Anac. Il preliminare venne presentato ai cinesi della Cosco nel 1999. Nel 2004 venne affidato l'appalto per il progetto definitivo ed esecutivo per circa 5 milioni di euro ad un'Ati capeggiata da Technital (quella del Mose di Venezia). Nel 2008 l'appalto per l'esecuzione dell'opera del valore di 151 milioni. I lavori vennero aggiudicati all'Ati Trevi nel 2010 con un importo del contratto di 87,8 milioni ed un tempo di consegna di 480 giorni. Avrebbero dovuto concludersi il 10 novembre 2013 poiché effettivamente

te avviati solo il 18 luglio 2012. Ma con due successivi atti aggiuntivi il termine di ultimazione veniva "novato" prima per 232 giorni e poi ancora per 30 giorni. Il 4 luglio 2014 infine arriva ancora un'altra proroga, questa volta per 103 giorni. Rispetto ai giorni iniziali (480 giorni) il tempo complessivo veniva portato a 815 giorni ed i lavori avrebbero dovuto essere ultimati il 10 novembre 2014. Il 12 settembre 2016 il commissario Basile ha approvato una delibera in cui riconosce una concessione di proroga di ulteriori 428 giorni. Il tempo complessivo dunque diventa di 1273 giorni rispetto a quelli offerti in sede di gara. Il 265% in più. Di qui il lievitamento dei costi.

**Piano regolatore Portuale.** Il prp, dopo essere stato approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale e dopo essere stato adottato per ben tre volte dal Comitato Portuale, è fermo al palo. Il Consiglio Superiore dei LLPP nel 2013 ha chiesto chiarimenti che avrebbero potuto essere portati avanti in pochi mesi. Gli studi sono stati completati per dare le risposte richieste dal Consiglio Superiore ma nessuno li ha mai inoltrati. Il perché è da ricercarsi nell'ostrosionismo dei petrolieri di Napoli Est che vorrebbero ulteriormente modificare il piano, ripassando dunque per il Consiglio comunale.

**Concessioni demaniali.** Il porto è stato devastato nel 2012 da inchieste della procura della repubblica e della Corte dei Conti, ancora in corso, ove sono stati rinviati a giudizio molti imprenditori e rappresentanti istituzionali per il mancato o ritardato pagamento di canoni demaniali, diritti di security e di approdo. Debiti milionari ulteriormente dilazionati dai commissari.

**Depositi costieri.** Il porto di Napoli, che contiene un'intera darsena destinata alle navi petroliere e gasiere, è forse l'unico porto in Italia a non essere censito come "attività a rischio di incidente rilevante". Una stortura tutta napoletana nonostante studi datati oltre 10 anni fa hanno dimostrato che in caso di incidente l'area urbana "a sovravvivenza zero" è estesissima. E sono proprio i depositi costieri che inquinano Napoli Est e che dal 2004 - secondo il Piano regolatore approvato dal Comune e dalla Regione avrebbero dovuto essere delocalizzati. Nel frattempo, al centro del porto di sono ampliati a dismisura i serbatoi per i depositi di olii minerali, due dei quali trasformati - con una semplice Dia - in depositi di gasolio.

**Waterfront e Beverello.** Parliamo della terza porta della città, insieme alla stazione ed all'acroporto. In 250 metri transitano oltre 6,5 milioni di passeggeri all'anno, più che a Capodichino. Un'area desolata. Nel 2004 venne lanciato un bando internazionale per la riqualificazione del waterfront dal Beverello all'immacolatella e vennero impegnati e spesi 3 milioni di euro. I soldi per la costruzione di quest'opera non sono mai stati stanziati e avrebbe dovuto essere eseguita in project financing. Ma i conti non tornano. Il provveditorato alle OO.PP, incaricato della validazione, non riesce ad approvare il progetto che è anche fortemente contrastato dagli armatori che avevano proposto già nel 2011 un loro progetto da 10 milioni di euro che avrebbero realizzato a loro cura e spese. Ma il timore di essere inseguiti dalla corte dei conti ha superato ai funzionari e l'autorità portuale a congelare tutto.

an.pa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Beverello**  
Waterfront al palo  
area desolata  
per i 6,5 milioni  
di passeggeri



# Un nuovo collegamento tra porto e rete ferroviaria

*Trenta milioni di euro per il progetto aggiuntivo per la piastra logistica*

■ Un incontro positivo per fare il punto sugli interventi. Alcuni già conclusi, come nel caso delle scuole Deledda e Vico, altri da limare, altri ancora da concretizzare. Con la novità del collegamento tra piastra logistica e rete ferroviaria, inserita nel Cis con una delibera Cipe.

Nuovo incontro per il Contratto istituzionale di sviluppo per Taranto. Ieri, nel capoluogo jonico come prevede l'alternanza tra Roma e Taranto decisa dal governo. Al tavolo i principali attori istituzionali coordinati da chi presiede il Cis, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti e chi operativamente coordina i diversi interventi, Giampiero Marchesi.

Le prime cifre le snocciola De Vincenti: «Abbiamo analizzato i vari interventi in atto: due già conclusi e uno che sta terminando per una somma totale di 392 milioni di euro. Il riferimento è alla riqualificazione già terminata delle scuole Deledda e Vico mentre in fase di chiusura è il primo intervento di riqualificazione del molo Polisettoriale del porto».

Inoltre sono già stati erogati «per stato di avanzamento lavori 143 milioni» mentre per gli altri progetti la somma totale è di 358 milioni.

«Abbiamo aggiunto di recente con delibera Cipe un ulteriore progetto che non era compreso ma lo abbiamo ritenuto coerente con il Cis - afferma De Vincenti - è la realizzazione del collegamento ferroviario tra il porto e la rete ferroviaria nazionale: investimento da 30 milioni di euro. Sarà decisivo per lo sbottigliamento del porto. Abbiamo inoltre sbloccato la progettazione dell'ospedale San Cataldo».

Per il futuro del Polisettoriale, De Vincenti si è limitato ad assicurare che l'Autorità Portuale «sta valutando gli operatori internazionali interessati» e intanto si sta studiando «lo strumento normativo con cui tradur-

re concretamente l'Agenzia go-

vernativa che farà da ponte per i lavoratori ex Tct».

Il tavolo ha definito poi l'accordo tra Marina, ministero della Cultura ed enti territoriali per lo sviluppo culturale, turistico e museale dell'Arsenale.

Giampiero Marchesi è entrato nel merito anche di questo progetto: «Dopo aver accumulato lavoro, siamo non nella fase propriamente esecutiva ma molto vicini alle decisioni. Per l'Arsenale abbiamo superato l'accordo tra due ministeri che hanno due filosofie diverse: in due o tre mesi attiveremo il progetto con un Dpcm (decreto del presidente del Consiglio dei ministri). Anche sulla banchina ex Torpediniere bisogna arrivare ad accordi istituzionali: la Marina è disponibile a rilasciare la struttura anche in anticipo sui tempi. Ovviamente le stesse condizioni devono essere garantite in un altro molo: ci sono i presupposti per un accordo».

Sul concorso internazionale di idee per la Città Vecchia, il 16 novembre si chiude la fase di invio proposte dettagliate dei 20 soggetti già selezionati e si insedierà la commissione. Sono stati coinvolti diversi professionisti e il livello di componenti estere nelle proposte è molto alto.

«Ha attratto l'attenzione internazionale - ha detto Marchesi - i tre vincitori saranno premiati nei primi mesi dell'anno a Taranto e faremo una mostra per esporre tutte le idee pervenute». Soddisfatto anche il sindaco Stefano che ha rimarcato come spingerà per accelerare sui tempi per mettere in sicurezza la Città Vecchia prima ancora dell'inizio degli altri progetti.

A.Pig.

# Il porto sarà collegato con la ferrovia

### Delibera Cipe assegna 30 milioni. Sbloccato il progetto dell'ospedale san Cataldo

GIACOMO RIZZI

● Si arricchisce di un ulteriore progetto - dell'importo di 30 milioni di euro - relativo alla realizzazione del collegamento ferroviario tra il porto di Taranto e la rete nazionale il Contratto Istituzionale di Sviluppo (Cis) per l'area di Taranto, che ha previsto finora una dotazione finanziaria di circa 650 milioni di euro. La delibera Cipe risale a pochi giorni fa. Ad annunciare la novità e fare il punto sul lavoro svolto e sulle prossime scadenze è stato ieri il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, che ha presieduto a Taranto il tavolo sul Contratto interistituzionale di sviluppo. Alla riunione hanno partecipato, Giampiero Marchesi, coordinatore della struttura di missione Apt (Aquila, Poin Attrattori, Taranto) della presidenza del Consiglio dei ministri, il prefetto Umberto Guidato e il commissario dell'Autorità portuale Sergio Prete, il comandante di Marina Sud Eduardo Serra, l'assessore regionale Loredana Capone, il consigliere regionale Gianni Liviano, il sindaco di Taranto Ippazio Stefano, i sindaci di Statte, Crispiano, Massafra e Montemesola, il presidente della Provincia, Martino Tamburrano, il referente del Cis, Gianni Azzaro, le organizzazioni sindacali e il presidente della Camera di Commercio, Luigi Sportelli.

«Il Tavolo per Taranto - ha spiegato De Vincenti - monitora e guida l'applicazione del Contratto Istituzionale di sviluppo. È stato un incontro molto concreto. Abbiamo fatto il punto sulle cose che già sono partite. In particolare, sono stati conclusi i due interventi di riqualificazione delle scuole Deledda e Vico del rione Tamburi ed è in via d'ultimazione il primo intervento al molo polisettoriale, che fa parte del progetto della piastra logistica, per un totale di 392 milioni di euro. A questo proposito sono stati già erogati, per stato di avanzamento lavori, 143 milioni di euro. Abbiamo poi altri progetti, alcuni già in fase avanzata di progettazione, altri ancora da mettere a

punto e che devono superare alcune procedure per un totale di 456 milioni».

Il rappresentante del Governo ha poi precisato che è stata sbloccata «la progettazione della riqualificazione dell'ospedale San Cataldo» ed è stato «definito l'accordo tra Marina, Mibact ed enti territoriali per lo sviluppo culturale, turistico e museale dell'Arsenale della Marina Militare». Marchesi ha fatto rilevare come sia stato raggiunto «l'accordo tra due ministeri, il ministero della Difesa e dei Beni culturali, che

hanno collaborato per trovare l'intesa pur avendo due filosofie diverse. Siamo ora molto vicini alla fase della decisione. In due-tre mesi potremmo attivare il progetto. In mezzo c'è un decreto della presidenza del Consiglio dei ministri che il premier dovrà portare avanti se si convincerà del valore del progetto». Per il «utilizzo ai fini turistici e culturali della ex Stazione Torpediniere «bisognerà arrivare - ha chiarito il coordinatore del Cis - a un accordo istituzionale. C'è la piena disponibilità da parte della Marina militare

a rilasciare anche in anticipo sui tempi il molo ex torpediniere, ma c'è da creare un'alternativa perché che le stesse condizioni operative che avrebbe dovuto garantire il molo ex torpediniere dovranno essere garantite da un altro molo nella base di Mar Grande. Il passo avanti che è stato fatto è che ci sono le condizioni per l'accordo in quanto si tratta semplicemente di misurare questo nuovo fabbisogno».

Il commissario dell'Autorità portuale, Prete, ha confermato che sono state affrontate alcune tematiche particolari, come lo studio di fattibilità per la riqualificazione ai fini turistici dell'Arsenale. È così emersa la condivisione tra la Marina Militare, Invitalia e il ministero dei Beni culturali. Inoltre è stato posta all'ordine del giorno la questione dell'ex Stazione Torpediniere, nel senso che siamo quasi vicini a trovare l'accordo per una eventuale utilizzazione ai fini turistici della stessa. Per quanto riguarda il porto, abbiamo relazionato sul prossimo avvio dei dragaggi della piastra portuale e sull'attesa dell'ultimo parere per la verifica del progetto del dragaggio del molo polisettoriale, che è l'ultimo passo prima dell'avvio concreto dei lavori». Sono state «sollevate delle criticità - ha puntualizzato Prete - su alcune interpretazioni del ministero dell'Ambiente e dell'Arpa sulla gestione di alcuni materiali, ma abbiamo anche parlato di problematiche legate alla perimetrazione del porto per eliminare il vincolo paesaggistico almeno dalle aree operative. Gli altri progetti vanno avanti tranquillamente».

# Porto Taranto, da lunedì Grimaldi riporta il traffico container

A più di un anno di distanza, dopo l'abbandono di Evergreen e della società, Taranto container terminal, di cui la stessa Evergreen era azionista, torna il traffico container nel porto di Taranto. E torna da lunedì con Grimaldi, che amplierà la linea ro-ro, che già fa tappa nel porto pugliese due volte alla settimana, per movimentare anche i container. Il nuovo servizio di Grimaldi Lines, con la nave Burocarga Livorno, è attivo dal 19 settembre scorso e a settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate.

Un ulteriore impulso al traffico container potrà venire non appena l'Autorità portuale - si pensa entro fine mese - darà il via libera al progetto del consorzio Ulisse che si è candidato ad acquisire una parte (157mila metri quadri con opzione di futura espansione) della banchina e dell'area retrostante lasciati liberi da Evergreen e da Taranto container terminal. Il consorzio dichiara infatti che partirà con un servizio feeder per i container per passare successivamente alla logistica industriale.

Attualmente è l'unico soggetto in gara e nei giorni scorsi, riferendosi al fatto che l'esame del piano da parte dell'Authority non si sia ancora concluso, aveva lamentato come «i lunghi tempi della burocrazia, anche quando del tutto necessari e legittimi, purtroppo spesso mal si coniugano con le dinamiche e la velocità del mercato oltre che con i bisogni dei lavoratori e le aspirazioni degli operatori dell'indotto». «Compagnie di navigazione ed altri grandi player ormai da troppo attendono che il loro focus sul porto di Taranto ed il progetto Ulisse passi alla fase esecutiva», aveva detto il consorzio. «Il loro interesse» per ora è confermato, tuttavia «non ci nascondiamo che ulteriori ritardi comportino rischi».

Intanto, il porto migliora ancora il traffico del 2016 dopo un buon primo semestre sul 2015. L'Autorità portuale rende noto che a settembre «si è registrato un incremento totale dei traffici pari al 21,4% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso per un totale di 1.904.426 tonnellate movimentate (+335.627 tonnellate)». «L'incremento maggiore - si afferma - ha interessato la movimentazione di merci varie che hanno visto un aumento del 45,3% (+131.201 tonnellate). Anche il traffico di rinfuse ha registrato un aumento rispetto al 2015, pari al +16% (+ 204.426 tonnellate)». Complessivamente, dice l'Authority, «nel trimestre luglio-settembre 2016 si registra una crescita del +8,6%». Trend positivo nel 2016, dunque, ad eccezione di agosto con una flessione del 12,8 per cento. «Considerando i primi 9 mesi del 2016 - segnala in conclusione l'Authority - l'incremento totale della movimentazione merci è stato pari a +17,6 (+2.880.267 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015».

© Riproduzione riservata

## Grimaldi riporta i container nel porto dopo un'assenza di oltre un anno

Signorile (Taranto Logistica): non sono grandi numeri ma si avvia una ripartenza

**LA SCHIARITA**  
Ieri con la nave  
Eurocargo  
Livorno

● E' partito con 70-80 container sbarcati e si prefigge di arrivare ad un centinaio a «toccata», considerando che sono due approdi settimanali, il nuovo servizio container inaugurato ieri nel porto di Taranto dalla società Grimaldi Lines che dal 19 settembre ha attivato un servizio ro-ro con la nave Eurocargo Livorno. Ed ora la stessa nave sta effettuando anche la movimentazione dei container. Ma più che i numeri in gioco, l'aspetto importante è costituito dal ritorno nel porto di Taranto di un traffico, quello containerizzato, che mancava dall'inizio del 2015, cioè da quando la società Taranto container terminal ha chiuso l'attività per poi essere messa in liquidazione dai suoi azionisti, tra cui Evergreen, a giugno dello stesso anno (i 520 dipendenti di Tct sono ora in cassa integrazione e dall'1 gennaio 2017 andranno in carico alla nuova Agenzia nazionale per la fornitura del lavoro portuale).

«Grimaldi ci ha chiesto, a fronte della domanda di clienti, se potevamo garantire anche un'attività container e ci siamo attrezzati», spiega Jacopo Signorile, vice presidente di «Taranto Logistica», la società che è il referente di Grimaldi e a cui fa capo anche

l'investimento della stessa piattaforma logistica. «Non sono grandi numeri, è vero», spiega Signorile, «ma costituiscono comunque il segnale di una ripartenza dopo un lungo periodo di stasi». Eu-

rocargo anche ieri è attraccata alla calata 2 del porto, che è una banchina pubblica, ma nel giro di qualche settimana dovrebbe cambiare approdo e trasferirsi alla calata 4, la stessa oggi occupata da Cementir, su cui l'Autorità portuale ha in corso un'istruttoria a fronte della domanda di rinnovo della concessione

avanzata dalla società. «Occuparemo una piccola parte della calata 4 e libereremo la 2 che deve restare pubblica», sottolinea Signorile. «Taranto Logistica» avrà in seguito un suo molo ed è il quarto sporgente, «ma occorre ancora del tempo. Prima di un anno e mezzo non se ne parla», sottolinea Signorile. «Taranto Logistica» il 2 dicembre scorso, presente il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha inaugurato la piattaforma logistica, cioè capannoni adibiti alla ricezione, lavorazione e smista-

mento delle merci. La piattaforma è una delle opere del più complessivo progetto piastra logistica, «ma non è ancora entrata in attività», dice Signorile. «I capannoni e l'area sono pronti, ma c'è bisogno in proposito di un traffico container più consistente. Aspettiamo gli sviluppi della trattativa sulla banchina ex Evergreen». La piattaforma si estende su 150mila metri quadrati, è connessa alla rete ferroviaria ed è dotata di magazzini sia merci che refrigerati nonché di capannoni. Importo dell'opera, 37,544 mi-

lioni - che rientrano nei 219 dell'investimento complessivo - a carico del concessionario che la gestirà per 30 anni. Sul resto delle opere della piastra, cinque in tutto, Signorile aggiunge che la strada dei moli è quasi pronta mentre su quarto sporgente e relativo dragaggio «i lavori

sono in corso». In quanto al traffico ro-ro, settembre, considerato che l'attività è partita solo il 19, si è chiuso con 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate. «Stiamo su circa 100 mezzi alla settimana», aggiunge Signorile.