



Primo piano:

• Riforma Portuale

(The MediTelegraph, Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima)

Dai porti:

Trieste:

"...Hong Kong e Trieste sulla via della seta/CONVEGNO..."

(Corriere Marittimo)

Genova:

"...Danesi (Vte): «Infrastrutture, impensabili altri ritardi»/INTERVISTA..." (The MediTelegraph)

"...Blueprint ed Erzelli sbarco a Milano a caccia di investitori..."
(Repubblica)

Ravenna:

"...Ravenna in crescita Sapir la sua forza..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Delrio e la "cura del ferro"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Breda a Spin 2016: un tavolo sui porti..." (La Gazzetta Marittima)

"...La Regione all'Authority: «Sblocchi i lavori per la banchina»..."
(La Nazione Livorno)

"...Porto di Livorno nove mesi tutti in positivo..."

(La Gazzetta Marittima, Il Natilus)

"...“Porte vinciane” l'Authority chiama Firenze..." (La Gazzetta Marittima)

"...Rossi: "Collegamento ferrovia-Darsena Toscana è onto a dicembre"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Centrale Enel, quale destino portuale?..." (La Gazzetta Marittima)

"...Livorno, MSC si trasferisce dal TDT al Terminal Lorenzini..."
(Corriere Marittimo)

"...Confindustria e le rivoluzioni sulla portualità..."
(La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Ancona in crescita..." (La Gazzetta Marittima)

"...Marche: in Consiglio 2 interrogazioni su Autorità sistema portuale del mare Adriatico centrale..." (Ferpress)

"...Traffico di cocaina in porto, cinque arrestati ad Ancona..."
(The MediTelegraph)



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Taranto:

"...Porto, il Governo propone l'Agenzia nella legge di Bilancio favorirà la riconversione..." (La Gazzetta di Taranto)

"...Autostrada del Mare: così cambia il porto..." (Taranto Sera)

"...Il rilancio possibile da settembre operativo un servizio RO-RO che consente l'imbarco e sbarco di mezzi pesanti lungo l'asse SUD-NORD e viceversa..." (La Gazzetta Marittima)

Cagliari:

"...Porti: holding Global Port investe su scalo Cagliari..." (Ansa)

"...A.P. di Cagliari all'International Cruise Summit di Madrid. Global Cruise investe nello scalo..." (Ferpress)

"...Crociere: Autorità portuale Cagliari in campo a Madrid..." (Ansa)

Palermo:

"...Porti: a Palermo firmata concessione molo S. Lucia a GNV..." (Ansa)

Porti, dopo la riforma investimenti e lavoro le prime voci in agenda / GALLERY

Genova - Il terzo Forum "Shipping and Intermodal Transport". Fondi e banche vogliono certezze. Gli operatori avvertono: «Dopo le concentrazioni armatoriali fine del mercato libero».



Genova - I porti della riforma Delrio nascono in un mondo forse più freddo, certamente più competitivo, con nuovi attori forti in campo e che attende con urgenza una revisione sull'organizzazione del lavoro. La riforma della governance portuale è in vigore da settembre, le trattative del ministero dei Trasporti con le Regioni per i presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale (Adsp) si stanno chiudendo, a breve usciranno i decreti sui tavoli di partenariato (sindacati e aziende dei vecchi comitati portuali). I tasselli stanno andando a posto, ma il processo è durato oltre un anno. Fuori dal tunnel delle nomine, chiusa la parentesi dei commissariamenti, ad attendere le nuove Adsp c'è la realtà illustrata ieri dai protagonisti nazionali del settore, davanti a una platea di oltre 400 persone al terzo Forum Shipping & Intermodal Transport, organizzato dal Secolo XIX e dalle testate shipping del gruppo Itedi (themeditelegraph.com, L'Avvisatore Marittimo, Ttm) a Palazzo San Giorgio sede - ancora per poche settimane - dell'Autorità portuale di Genova.

La sfida con Rotterdam via San Gottardo si gioca principalmente sulla logistica e sui terminal, e su questi due settori si affacciano i nuovi soggetti - fondi e banche - che chiedono certezze, non solo dal diritto, ma anche da chi ha in capo le decisioni strategiche. Dal 2001, sono 4.000 i progetti per infrastrutture portuali bloccati al Cipe: evidentemente non tutti sono radiosi sogni infranti nella burocrazia romana. Con cattiva progettazione e copertura incerta, molti «sono progetti che era meglio non nascessero - viene detto dagli esperti -. Non si può più ragionare con l'idea mal riposta che intanto si costruisce, poi il mercato arriverà».

- segue

Anche perché l'Italia dovrà fare i conti - dice **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti e moderatore insieme a Fabrizio Vettosi, numero uno di Vsl - con un mercato «che dopo le concentrazioni delle grandi compagnie non è più in libera concorrenza. Questo settore è dominato da campioni nazionali che perseguono politiche conseguenti». In mare (specie nel settore container) come in terra (basti pensare alle Poste tedesche che controllano Dhl).

Ecco perché la strategia deve essere nazionale: i pesi e le misure stanno cambiando. Rimane da capire quanto incisiva sarà l'azione del ministero, se fondi e progetti seguiranno logiche clientelari ma solo a un livello più alto, oppure - dice **Mino Giachino**, presidente di Saimare ma anche papà del primo piano nazionale della logistica - se si riconoscerà il valore strategico di Genova, come ad esempio è stato fatto per Malpensa o Fiumicino nel piano Aeroporti. Nei tavoli di partenariato gli ex membri dei comitati portuali chiederanno conto agli enti delle strategie, tendendo a mente il ruolo centrale giocato da loro soggetti omologhi nel Nord Europa e illustrati da **Paolo Guglielminetti**, associate partner di Pwc. Ma intanto, come ricordato da **Franco Mariani**, vicepresidente di Assoporti, a Taranto 500 persone sono in cassa integrazione, a Gioia Tauro gli esuberanti sono 400. Il governo stanZIA 40 milioni a sostegno della situazione. Ma è evidente che la sfida dei super-porti post Delrio è la riforma del lavoro.

«Porti, con la riforma più spazio alla sicurezza»

Il rapporto PwC: migliorerà anche l'efficienza operativa. Giachino: ma attenzione agli equilibri

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La riforma non è solo semplificazione nella governance dei porti.

Investimenti, ruolo degli operatori, meno procedure per le merci sdoganate in banchina e maggiori responsabilità in materia di sostenibilità energetica ed ambientale: sono questi, secondo uno studio PwC presentato in anteprima da Paolo Guglielminetti al terzo Forum "Shipping and Intermodal Transport" del Secolo XIX/The MediTelegraph, alcuni dei punti principali toccati dalla riforma del sistema portuale voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Oggi,

tra i dossier che maggiormente preoccupano le società operative nel settore italiano dello shipping, c'è proprio quello che riguarda i grandi investimenti. Secondo PwC, le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) permetteranno, a differenza delle vecchie Authority, di centralizzare il coordinamento dei fondi potenziali per evitare la competizione tra scali vicini, ma soprattutto garantiranno una migliore organizzazione a livello nazionale attraverso l'istituzione della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, a Roma.

Una modalità, quest'ultima, che ha lasciato tra molti operatori più di un punto interrogativo. «Ci sono preoccupazioni, in parte già emerse dai rilievi del mondo associativo industriale e spedizi-

nieristico, a proposito del contemporaneo svuotamento degli operatori dai Comitati portuali e sul ruolo centrale del Comitato di coordinamento dove si decideranno gli investimenti», spiega il

presidente di Saimare, Bartolomeo Giachino. «Se non viene stabilita una qualche priorità strategica come è stato fatto per gli aeroporti nazionali - aggiunge l'ex sottosegretario ai Trasporti - il presidente del porto di Genova, che guiderà anche Savona, avrà un voto come quello di Taranto, giusto per fare un esempio. Mi auguro che il ministro Delrio, che ha più volte detto che Genova, con Savona, è il principale scalo d'Italia, lo confermi con una priorità strategica, visto che le banchine liguri sono le uniche che possono recupe-

rare le merci dirette nel nostro Paese che attualmente scelgono i porti del Nord Europa».

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale invece, evidenzia PwC, la riforma prevede anche una pianificazione portuale coerente con i criteri di sostenibilità energetica, attenzione alla riduzione di CO2 e uso di fonti rinnovabili. C'è di più: per quanto riguarda la cybersecurity, le imprese dello shipping dovranno dotarsi di strumenti informatici per garantire una protezione specialmente delle infrastrutture navali. Ma le nuove misure dovrebbero portare anche un miglioramento nella sicurezza del lavoro e più in generale un incremento dell'efficienza operativa in tutti quanti gli scali. Il rapporto PwC è disponibile sul sito www.themeditelegraph.it.

PwC: «Con la riforma dei porti più spazio alla sicurezza» / SCARICA IL FILE

Genova - La riforma non è solo semplificazione nella governance dei porti.

Genova - La riforma non è solo semplificazione nella governance dei porti. Investimenti, ruolo degli operatori, meno procedure per le merci sdoganate in banchina e maggiori responsabilità in materia di sostenibilità energetica ed ambientale: sono questi, secondo [uno studio PwC presentato in anteprima da Paolo Guglielminetti](#) al terzo Forum "Shipping and Intermodal Transport"

del Secolo XIX/The MediTelegraph, alcuni dei punti principali toccati dalla riforma del sistema portuale voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Oggi, tra i dossier che maggiormente preoccupano le società operative nel settore italiano dello shipping, c'è proprio quello che riguarda i grandi investimenti. Secondo PwC, le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) permetteranno, a differenza delle vecchie Authority, di centralizzare il coordinamento dei fondi potenziali per evitare la competizione tra scali vicini, ma soprattutto garantiranno una migliore organizzazione a livello nazionale attraverso l'istituzione della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, a Roma.

Una modalità, quest'ultima, **che ha lasciato tra molti operatori più di un punto interrogativo**. «Ci sono preoccupazioni, in parte già emerse dai rilievi del mondo associativo industriale e spedizionieristico, a proposito del contemporaneo svuotamento degli operatori dai Comitati portuali e sul ruolo centrale del Comitato di coordinamento dove si decideranno gli investimenti», spiega il presidente di Saimare, Bartolomeo Giachino. «Se non viene stabilita una qualche priorità strategica come è stato fatto per gli aeroporti nazionali – aggiunge l'ex sottosegretario ai Trasporti – il presidente del porto di Genova, che guiderà anche Savona, avrà un voto come quello di Taranto, giusto per fare un esempio. Mi auguro che il ministro Delrio, che ha più volte detto che Genova, con Savona, è il principale scalo d'Italia, lo confermi con una priorità strategica, visto che le banchine liguri sono le uniche che possono recuperare le merci dirette nel nostro Paese che attualmente scelgono i porti del Nord Europa».

-segue

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale invece, evidenzia PwC, la riforma prevede anche una pianificazione portuale coerente con i criteri di sostenibilità energetica, attenzione alla riduzione di CO2 e uso di fonti rinnovabili. C'è di più: per quanto riguarda la cybersecurity, le imprese dello shipping dovranno dotarsi di strumenti informatici per garantire una protezione specialmente delle infrastrutture navali. Ma le nuove misure dovrebbero portare anche un miglioramento nella sicurezza del lavoro e più in generale un incremento dell'efficienza operativa in tutti quanti gli scali.

La Gazzetta Marittima

Dal Forum Shipping & Intermodal luci ma anche ombre sulla riforma

I temi della "governance" e la visione nazionale sulla logistica ancora da mettere a fuoco – Gli effetti concreti che potranno venire dalle innovazioni – La crisi dello shipping

GENOVA – Con un passato che continua a pesare per le troppe ingerenze dei campanili e con un presente che registra una riforma portuale ancora in fasce, come ripensare il futuro (sperando prossimo) dei porti italiani? [hidepost]Se lo sono chiesti due giorni fa a palazzo San Giorgio, sala delle compere, nell'ambito del 3° Forum Shipping & Intermodal Transport, il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, chairman anche della successiva prima tavola rotonda con i tanti presidenti di categoria, e il direttore del quotidiano Il Secolo XIX Massimo Righi. La seconda tavola rotonda, nella tarda mattinata, ha avuto come chairman Fabrizio Vettosi, direttore generale di Venice Shipping & Logistic e tra i più attenti esperti in campo nazionale.

Dal dibattito, dopo che le introduzioni di Duci e Vettosi avevano posto i rispettivi temi (la Nuova portualità Duci, gli effetti concreti della riforma Vettosi) sono emersi molti degli elementi che fanno sperare in un cambio di mentalità non solo nei porti e per i porti, ma dell'intero sistema logistico nazionale. Che oggi, pressato dal perdurare della crisi e a fronte del grave momento dello shipping, deve cercare di mettersi rapidamente in linea con quella parte d'Europa che non è rimasta a guardare. Torneremo sui temi trattati. Ciascuno degli interventi del Forum meriterebbe un singolo approfondimento. Con Duci erano iscritti a parlare il governatore della Liguria Giovanni Toti, il neo-presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino, il presidente di Assoporti (in bilico...) Pasqualino Monti, Rodolfo Giampieri neo-presidente dell'Authority di sistema dell'Adriatico Centrale, Paolo Emilio Signorini presidente designato dell'Authority del mar ligure occidentale (Genova e Savona) e Luigi Merlo, consigliere del ministro Delrio per portualità e logistica. Con Vettosi, relazioni dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante del porto di Genova, Filippo Delle Piane (vicepresidente Ance), Mino Giachino (Saimare), Paolo Guglielminetti (associate partner PwC), Marco Mutti (banca IMI), Alessandro Pitto (presidente Spediporto) e Alberto Torrazza (studio legale NCM).

Nella più estrema delle sintesi, il giudizio unanime emerso dal Forum è che la riforma era indispensabile, urgente e deve essere completata al più presto con la nuova "governance", puntando però non solo al contenitore, ma anche e specialmente ai contenuti. Che non possono essere altro di un "sistema" davvero integrato tra porti e reti, con una strategia finalmente comune e non parcellizzata sulla base delle divisioni politiche regionali o peggio. Una riforma, in sostanza, che è ancora tutta da costruire intorno a quello che, più o meno, è stato giudicato un inizio promettente ma ancora con qualche ombra.

[hidepost]

Merlo: «Dogane, vicini allo sportello unico» / VIDEO

Genova - Le voci dei protagonisti del convegno. Toti: «Un nuovo marchio per gli scali liguri, dovranno essere il "Porto d'Italia"».

Luigi Merlo al Forum "Shipping & Intermodal Transport"

Genova - **Luigi Merlo è tornato a Palazzo San Giorgio, esattamente 366 giorni dopo aver lasciato la presidenza dell'Autorità portuale di Genova.** «Auguro un buon lavoro a tutti i presidenti ma in particolar modo a Paolo Emilio Signorini», ha detto ieri, al terzo Forum "Shipping & Intermodal Transport", l'attuale consulente del ministro Graziano Delrio. «Oggi - ha aggiunto Merlo parlando della nuova riforma del sistema portuale - abbiamo finalmente la possibilità di mettere in pratica una vera politica nazionale per l'intero sistema dei porti. Si sta operando sul decreto interministeriale per lo sportello unico dei controlli e c'è grande lavoro degli uffici per la stesura delle linee guida per i nuovi piani regolatori portuali con un lavoro straordinario di regia del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici». **«Siamo impegnati per dare piena attuazione a questa riforma - ha chiuso Merlo - e nel frattempo affrontare situazioni di crisi molto particolari come quella di Taranto e di Gioia Tauro, con una risposta che verrà dalla legge di stabilità».** Alle parole di Luigi Merlo sono seguite quelle di Giovanni Toti, governatore della Regione Liguria, che scherzosamente ha invitato Paolo Emilio Signorini a far dipingere le gru col tricolore perchè «l'Autorità di sistema che unisce Genova e Savona rappresenta il porto d'Italia e ci piacerebbe pensare a un nuovo marchio per il primo scalo del nostro Paese». «La riforma, anche se non è quella che avrei voluto, deve partire subito», ha aggiunto Toti, sottolineando che il Terzo Valico deve proseguire in tempi rapidissimi dopo l'ultimazione del Gottardo». **«Bisogna smettere di fermare le opere perché qualcuno ha fatto dei pasticci e nel 2021 il Terzo valico dovrà essere a sistema», ha concluso il governatore ligure.**

Hong Kong e Trieste sulla via della seta / CONVEGNO

TRIESTE- Si svolge oggi pomeriggio, presso il Magazzino 26 del Porto Vecchio, il convegno: HONG KONG ED IL PORTO DI TRIESTE SULLA VIA DELLA SETA DEL XXI SECOLO.

L'evento organizzato dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale e dal Propeller Club di Trieste, intende analizzare uno degli aspetti legati alla "*Via della seta del XXI secolo*": il ruolo di Hong Kong per le piccole e medie imprese italiane **nel collegare la Cina all'Alto Adriatico e quindi all'Europa continentale.**

L'incontro avrà come relatori:

Zeno D'AGOSTINO, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale Fabrizio ZERBINI, presidente del Propeller Club di Trieste Riccardo FUOCHI, Presidente Propeller Club Port of Milan, Alice CHOI, Deputy Representative Hong Kong Economic and Trade Office, Gianluca MIRANTE, Direttore Italia, Hong Kong Trade Development Council (HKTDC), Stefano DE PAOLI, Invest Promotion Executive Italy, Invest Hong Kong

Danesi (Vte): «Infrastrutture, impensabili altri ritardi»/INTERVISTA

Genova - «Offerta di trasporto troppo parcellizzata. L'Italia impari dai nostri competitor».



Genova - In Italia le infrastrutture non mancano. C'è, anzi, chi sostiene che siano troppe. Il problema è la loro interconnessione: qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

“La domanda pone correttamente un tema che è centrale. Il vero problema per l'Italia è che mancano le strade, le autostrade e le reti ferroviarie per poter interconnettere efficientemente ed efficacemente i nodi logistici che vanno dai marine terminal agli inland terminal, dagli scali merci ai punti di rilancio del carico. Mi riferisco chiaramente alle aree della Pianura Padana, ma anche a quelle del sud Europa”.

Quali novità positive potranno arrivare, per quanto riguarda le infrastrutture portuali, dalla riforma della legge 84/1994?

“Mi permetta di dirle quello che ci aspettiamo dalla riforma: un miglior coordinamento centrale. Ora, invece, le dico quello che non vogliamo: cattedrali nel deserto; inutili, inadeguate e che non rispondano alle vere necessità e richieste del mercato. Il mercato oggi impone all'Italia collegamenti efficienti che consentano ai terminal portuali italiani di raggiungere tutto il sud Europa. Mi riferisco in particolare alla Svizzera e alla bassa Germania. È lì che noi dobbiamo cercare di arrivare con velocità ed attenzione.

Calando questo ragionamento sul Porto di Genova, dobbiamo ribadire che opere come il Terzo Valico e la Gronda sono fondamentali per poter permettere alle merci di raggiungere rapidamente queste destinazioni. Vorrei aggiungere un ulteriore concetto che mi preme molto, ed è questo. Al di là dell'hardware, che è l'infrastruttura, abbiamo bisogno anche di software. Persone e processi adeguati, anch'essi. Software significa, ad esempio, Sportello Unico. Significa persone capaci di assicurare velocizzazione, efficienza ed efficacia, meno parcellizzazione e più sinergia negli interventi. Il mercato, lo ripeto, ci chiede questo”.

- segue

Il trasporto merci è ancora molto sbilanciato sulla modalità terrestre. Per quali motivi, a suo avviso?

“Perché la carenza di infrastrutturazione del Paese, che è storia non degli ultimi anni ma degli ultimi decenni, ha comportato la parcellizzazione dell’offerta di trasporto. Oggi, 200mila società di autotrasporto hanno una potenza di spinta enorme rispetto alle ferrovie. Inoltre, le opere ferroviarie (pensiamo al Terzo Valico) costano molti soldi, sono difficili da realizzare, subiscono degli stop and go burocratici continui. Un Paese come il nostro non può più accettare queste difficoltà enormi nella realizzazione di un’opera infrastrutturale. Guardiamo cosa fanno i nostri vicini: Gottardo, Monte Ceneri sono realtà. Sul Gottardo, in particolare, gli svizzeri hanno pronta un’offerta logistica molto aggressiva. E siamo ad un mese dall’apertura del traforo, che è prevista a dicembre. In Italia tutto questo è oggi un sogno”.

Le autostrade del mare sono una soluzione spinta con vigore dall’Unione europea. Qual è il suo giudizio a proposito di questa scelta?

“Assolutamente positivo. Meno inquinanti, meno CO2, meno traffico pesante sulle nostre strade e più sicurezza. Credo che nel lungo termine potrà essere assicurata anche maggiore flessibilità”.

La realizzazione dell’alta capacità/velocità fra Genova e la Pianura Padana, malgrado il forte ritardo, sta procedendo. Che cosa potrà cambiare, una volta completata l’opera?

“Potremo contrastare con più efficacia, rispetto a quello che possiamo fare oggi, l’arrivo di treni dal nord Europa – e mi riferisco in particolare ai porti di Anversa, Amburgo e Rotterdam – verso la Pianura Padana. Solo se i terminal del Mar Ligure e del Tirreno saranno nella condizione di raggiungere la Pianura Padana molto più velocemente di quello che riescono a fare oggi, potremo contrastare l’offerta aggressiva dei porti del Nord Europa. Ma se per arrivare al di là dell’Appennino ci mettiamo 3 giorni, mentre i nostri competitor tedeschi, belgi o olandesi, partendo da molto più lontano, ci mettono 1 giorno, il risultato lo possiamo ben immaginare tutti. E’ quindi fondamentale che venga sviluppata la capacità ferroviaria per poter permetterci di penetrare con rapidità, efficienza ed efficacia quelle aree come la Pianura Padana, la Svizzera la bassa Germania che saranno veri e propri campi di battaglia tra offerte logistiche contrapposte. Ed i nostri competitor sono molto ben organizzati”.

Blueprint ed Erzelli sbarco a Milano a caccia di investitori

MASSIMO MINELLA

SARA uno sbarco pacifico e, vista la presenza del sindaco Marco Doria a capo della delegazione, non potrebbe essere altrimenti. Ma la missione genovese a Milano, il calendario mercoledì 30 novembre, punterà dichiaratamente a coinvolgere più investitori possibili nei due progetti-chiave per il rilancio della città: Blueprint ed Erzelli. Solo un nuovo disegno del waterfront portuale, che recuperi contenuti e filosofia del progetto dell'Expo '92, e il decollo della collina hi tech con l'imminente sì dell'università, possono garantire a Genova quella scossa invocata anche ieri dal presidente dei costruttori dell'Ance Filippo Delle Piane nell'intervista a *Repubblica*. «Condivido totalmente le parole di Delle Piane — spiega Stefano Franciolini, presidente della Spim, la società incaricata di promuovere e valorizzare gli immobili del Comune — La città è addormentata e dev'essere svegliata e puntare su Milano è la scelta esatta. Per questo noi il 30 saremo lì con i due progetti più importanti, Blueprint ed Erzelli, cercando di trovare soggetti che possano e vogliano condividere lo sforzo della nostra amministrazione e investire su Genova».

«Investire a Genova, le oppor-

tunità e i grandi progetti: dal polo Erzelli al Blueprint» è il titolo del convegno organizzato dallo studio legale Nctm e ospitato nella sala conferenze dello stesso dalle 9,30. Dopo l'introduzione di Doria, ne discuteranno il presidente dell'ordine degli architetti di Milano Valeria Bottelli, il presidente di Spim Stefano Franciolini, il responsabile del procedimento Blueprint Competition Luca Patrone e il responsabile sviluppo del parco degli Erzelli Maria Silva. «Presentare le migliori opportunità di sviluppo, non solo immobiliare, di Genova a Milano è una scelta mirata — continua Franciolini — È questa infatti la città che offre gli stimoli urbanistici più significativi, come sottolinea giustamente il presidente dei costruttori. Noi guardiamo proprio in questa direzione, vicina non solo fisicamente, ma anche come opportunità di crescita e di investimento».

Se in effetti è una ripartenza quella di cui ha bisogno Genova forse la scelta del capoluogo lombardo, che vive una sorta di «Rinascimento», può essere azzeccata. Certo, Genova non si muove all'unisono sulla strada della crescita attraverso i suoi progetti-chiave. Detrattori, corvi e professionisti della decresci-

ta non mancano. Ma è indubbio che solo una scossa può spingere nuovamente la città verso l'alto.

«Noi dobbiamo guardare avanti, provare a stimolare interesse e investimenti sul nostro territorio — chiude Fran-

ciolini — Proprio il Blueprint ce lo conferma. Le iscrizioni alla piattaforma on line per manifestare il proprio interesse hanno già raccolto trecento adesioni, da tutto il mondo. Il 20 dicembre ci sarà l'apertura delle buste, nella prima riunione pubbli-

ca in cui si conosceranno i membri della giuria internazionale e il numero dei progetti depositati. E allora potrà finalmente partire la fase operativa che punta a realizzare il nuovo waterfront di levante».

La Gazzetta Marittima

Ravenna in crescita Sapis la sua forza

Il comparto alimentare traina i successi – Riprende anche la movimentazione di containers

RAVENNA – Nei primi nove mesi dell'anno, la movimentazione delle merci nel porto di Ravenna è stata pari a 19.305.913 tonnellate di merce, un + 5,7% rispetto allo stesso periodo del 2015. Un dato che a dicembre porterà lo scalo romagnolo (tra i primi cinque in Italia e leader nazionale per gli scambi con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero) a mettere a segno il quinto incremento annuo consecutivo, ormai vicino a quei 22 milioni di tonnellate di merce del 2008 ultimo anno pre-crisi, anche se ancora lontano dal record del 2006 vicino ai 27 milioni di tonnellate. Lo sottolinea un servizio di Lorenzo Tazzari sul quotidiano "Il Resto del Carlino". Eccone un significativo estratto.

La crescita più rilevante in valore assoluto riguarda, già da diversi mesi, il comparto alimentare, derrate alimentari solide e prodotti agricoli, pari a 3.166.403 tonnellate, con +492 mila tonnellate (+18,4%), grazie soprattutto all'aumento del granoturco (quasi 300.000 tonnellate in più), proveniente in particolare da USA, Bulgaria e Ucraina, delle farine, soprattutto di semi soia e girasole, (+100 mila tonnellate) proveniente prevalentemente da Brasile e Argentina. Per i container il risultato è stato di 176.129 TEUs con un calo del 2,9% sui mesi, mentre in settembre si sono registrati 20.066 TEUs, con un bene augurante incremento del 7,3%. In questo contesto i terminal del Gruppo Sapis sono un punto di forza del porto di Ravenna. La Sapis (nella sua strutturazione pubblico privata) ha guidato il porto di Ravenna fino all'entrata in scena, con la legge 84/94, delle Autorità portuali. La società, tra capogruppo Sapis, Terminal Nord e Tcr (Terminal Container Ravenna partecipato al 30% dal Gruppo Contship Italia) conta oggi su 2700 metri di banchine, 120.000 mq. di magazzini e 300.000 di piazzali, un parco serbatoi con capacità di stoccaggio di 85.000 mc, 23 gru. «I terminal – spiega il presidente Riccardo Sabadini, avvocato di professione nel report di Tazzari – offrono la massima efficienza nella di fertilizzanti, inerti, ferrosi, impiantistica e pezzi speciali, liquidi, merce a temperatura controllata e container, anche reefer. Il trasporto via ferrovia è garantito da 16 km. di binari». I volumi su treno degli inerti diretti al comprensorio ceramico di Sassuolo sono in aumento e sfiorano, in questa tipologia merceologica, il 35% del traffico del gruppo. A bilancio per il periodo 2014-2018 ci sono 40 milioni di euro alla voce investimenti. «La società si sta rafforzando nel core business delle rinfuse – spiega Sabadini – attrezzando un'area coperta per lo stoccaggio delle argille. Abbiamo messo in opera una gru Liebherr di oltre 200 tonnellate di portata, la massima presente in Adriatico, puntando a incrementare la movimentazione di pezzi di peso e dimensioni eccezionali, come le macchine industriali. Ci prepariamo per un auspicabile aumento dei traffici: nei prossimi anni renderemo operative nuove aree di estensione importante». Anche Terminal Nord ha appena acquistato due nuove gru, mentre Tcr ha in atto un progetto di modernizzazione dell'equipaggiamento da 24 milioni di euro. «Dopo il rinnovamento di due gru, cosiddette Sts, allo standard post-panamax – aggiunge Milena Fico, direttore generale del Terminal container – il piano di investimenti verso standard operativi sempre più alti è proseguito con tre gru Rmg (rail mounted gantry) appena arrivate e si completerà con un'altra gru entro il prossimo anno». Per l'ad di Sapis, Mauro Pepoli «i problemi, invece, sono quelli che denunciano tutti gli operatori del porto di Ravenna: basso pescaggio del canale, collegamenti stradali e ferroviari da migliorare».

La Gazzetta Marittima

Delrio e la “cura del ferro”

ROMA – Siamo, lo dice anche la storia, il paese delle rivoluzioni che rivoluzionano poco o niente. Tant'è che gli italiani, di vere rivoluzioni non ne hanno mai voluto sapere: compresa la famigerata marcia su Roma di Mussolini, che fu fatta in treno, in cappello a tuba, con la benedizione del Re e senza sparare un colpo.

Perché questo pistolotto pseudo-storico? Perché di recente il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio (sì, quello cui la riforma portuale “Mi ha rotto i c...i!”) ha annunciato solennemente che entro il 2030 ci sarà la vera rivoluzione della logistica merci e il 30% delle merci viaggerà su rotaia. Non è stata una battuta estemporanea. Il ministro ha fatto la sua promessa nell'incontro bilaterale della settimana scorsa con la consigliera della federazione svizzera Doris Leuthard sulla programmazione dei transiti attraverso le Alpi. “Le Alpi diventeranno una cerniera – ha detto ancora Delrio – e non saranno più una barriera per le merci”.

* * *

Che i grandi corridoi ferroviari da anni promessi dalla pianificazione della UE siano una necessità anche per l'Italia è cosa assodata. Che il MIT abbia commissionato da tempo alla Bocconi un ponderoso studio sulle attività terminalistiche del Nord-Ovest nazionale è altrettanto noto: e che il documento sia stato consegnato sia a Delrio che alla Leuthard lo certificano i resoconti dell'incontro. Lo sforzo dell'Italia e dello stesso MIT per l'ammodernamento della nostra rete ferroviaria cargo è genuino. Il problema è che si tratta di recuperare decenni – se non più ancora – di ritardi in cui le ferrovie italiane hanno pensato solo (e speso male) ai passeggeri: nell'assioma per cui la frammentazione delle aree produttive nazionali, della stessa geografia del paese, e la mancanza di concentrazioni produttive forti eccetera non avrebbe mai reso competitivo il ferro rispetto alla gomma. La filosofia è cambiata, visto che la gomma diventa sempre più un affare per i camionisti non italiani e che l'UE spinge sulle grandi direttrici TEN-T. Ma quando si scende dal generale al particolare, davvero cascano le mani (e non solo). Uno dei problemi è stato la frammentazione delle competenze in fatto di trasporti dallo Stato alle Regioni, che qualche volta ha funzionato ma più spesso no. E vi faccio un esempio di casa nostra: roba di campanile, d'accordo, ma gli esempi valgono proprio nel particolare.

* * *

Tra la Darsena Toscana del porto di Livorno – che sta per mettere a gara il grande progetto di un nuovo megaporto da 800 milioni di euro proprio attaccato alla suddetta Darsena – la Regione Toscana, le FS e l'Autorità portuale hanno da tempo suonato la grancassa sulla realizzazione di una linea ferroviaria diretta, a doppio (e in certi punti a plurimo) binario, che consentirà al porto di quintuplicare l'attuale (modesta) utilizzazione dei treni per le merci, container in particolare. I lavori sono in anticipo sui programmi, il nuovo collegamento con la rete nazionale è praticamente pronto. E qui casca l'asino: perché il ponte con il quale la nuova ferrovia attraversa il braccio di Scolmatore dell'Arno alla radice della darsena Toscana sostiene e può sostenere un solo binario e fare un nuovo ponte sembra sia più difficile (tecnicamente ed economicamente) che rifare le due torri di New York buttate giù dai terroristi. Si ipotizzano tempi lunghi, si discute sulle tecnologie, si avanzano proposte alternative di “tombare” il braccio di Scolmatore per correre senza ponte. Intanto i binari doppi e tripli cominciano ad arrugginire. E tutta la grancassa della “cura del ferro” almeno per il porto di Livorno sta mettendo la sordina. Un dettaglio? Può darsi. Ma non ci rassicura sulla “cura” nazionale e sui suoi tempi: non ce ne vogliano l'ineffabile ministro, il governatore della Toscana e tutti coloro che la grancassa l'hanno suonata a pie-

mani.

Antonio Fulvi

Breda a Spin 2016: un tavolo sui porti

Il presidente della CCIAA sottolinea l'importanza del coordinamento della "governance"

LIVORNO – Il presidente della Camera di commercio Riccardo Breda ha chiuso il recente convegno Spin 2016 – Seaport innovation, promosso da Autorità Portuale Livorno, che ha portato in città per due giorni una serie di relatori di livello internazionale nel campo delle telecomunicazioni e delle tecnologie più avanzate da applicare alla logistica e a tutte le attività che gravitano attorno ai porti. Riccardo Breda si è agganciato, nel suo discorso, alla sfida per la "governance". "Sono da due mesi il presidente di una nuova realtà territoriale che unisce le province di Livorno e di Grosseto, città che distano 140 km l'una dall'altra – ha esordito – e la mia sfida è quella di farne un territorio solo". Breda ha richiamato i suoi esordi nella sfera politico-economica, quando da giovane imprenditore in una organizzazione nazionale elaborò col suo gruppo il progetto "Le autostrade del Mediterraneo", che guarda caso si incentrava proprio sulle opportunità che scaturiscono dei sistemi portuali. "Dopo diversi anni, ascoltando oggi i problemi della portualità, constato che quella dei porti italiani è un'altra delle occasioni perse", ha detto il presidente. E' mancato finora in Italia un "sistema-mare" che includa un ampio ventaglio di attività. "Spesso, dalle mie parti – ha detto Riccardo Breda ricordando la sua provenienza maremmana – mi viene chiesto che impressione ho della città di Livorno, quale è il contesto economico. Livorno ha una grande risorsa: il porto, che però deve diventare un polo più attrattivo e rendere le imprese più consapevoli delle opportunità di innovazione che ci sono all'interno. Il porto e la città sono ancora due mondi un po' distanti". Ciononostante, introdurre le tecnologie più innovative in porto è assolutamente necessario, ha aggiunto, ben consapevoli che questo porterà inevitabilmente anche un possibile ridimensionamento iniziale dell'occupazione, che tuttavia si potrà riguadagnare quando le imprese locali, guardando oltre il grande valore della loro unicità e della piccola dimensione, inizieranno a fare rete con tutto il sistema economico che ruota attorno a quello portuale. "Ho intenzione di convocare nelle prossime settimane – ha poi annunciato – un primo tavolo di lavoro sulla portualità. Proverò a far ragionare tutte le imprese come fossero una sola. Non sarà facile, ma è quello che una Camera di commercio deve fare, essere il portavoce di tutte le imprese, ed esprimersi in modo unitario. "Governance dell'innovazione significa anche innovare la governance – ha chiosato Antonella Querci, dirigente Sviluppo e Innovazione di Autorità Portuale Livorno. E' necessario trovare metodi nuovi per coinvolgere appieno la comunità degli utenti ed il tessuto delle imprese nei processi d'innovazione che dal porto si possono irradiare verso il territorio".

GRANDI MOLINI

La Regione
all'Authority:
«Sblocchi i lavori
per la banchina»

– LIVORNO –

LA REGIONE Toscana chiede chiarimenti e sollecita l'Authority portuale di Livorno sull'avvio della progettazione dei lavori di rifacimento della banchina del porto a servizio dello stabilimento Grandi Molini Italiani che riprenderà l'attività il 17 dicembre dopo oltre un anno di fermo. Lo fa accogliendo le preoccupazioni dei sindacati e dell'azienda Grandi Molini. Lo fa Gianfranco Simoncini, consigliere del presidente della Regione Enrico Rossi, con una lettera trasmessa al segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali.

NELLA LETTERA ricorda «le reciproche gli impegni presi da tutte le parti per la riqualificazione della banchina, formalizzate il 7 luglio alla Presidenza della Regione». Grandi Molini sottolineò già allora come i lavori sulla banchina «risultassero indispensabili – sottolinea Simoncini – per garantirsi un canale di approvvigionamento logistico strategico, a maggior ragione in una fase, quale l'attuale, oggettivamente complessa per la società che ha da tempo presentato un piano di concordato preventivo guadagnare efficienza nei processi produttivi».

La Gazzetta Marittima

Porto di Livorno nove mesi tutti in positivo

LIVORNO - E' l'ultimo bilancio della gestione Gallanti, prima dell'entrata in vigore - si spera ormai al più presto - della nuova "governance" dell'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino. E sono nove mesi di traffici con bilancio tutto positivo quelli del porto, con 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo + 3,4%. C'è il segno più nei rotabili (+13,3%), nelle auto nuove (+24,3%), nei contenitori (+5,8% in Teu) e nei prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti; +18,6% per le crociere). Secondo Giuliano Gallanti siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. "Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione - ha detto - che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali". I contenitori sono a quota 616mila TEU, con un incremento del 5,8% rispetto all'anno precedente. La previsione guarda alla soglia storica degli 800mila TEU. E' grazie al traffico di trasbordo (cresciuto del 27%) che si registra il maggior aumento. Nel campo dei rotabili, la movimentazione ha raggiunto oltre 285mila mezzi commerciali in sbarco/imbarco, pari ad un incremento del 13,3% (+33mila mezzi in unità) rispetto a gennaio-settembre 2015. Grazie in particolare all'arrivo di Grimaldi. Livorno potrebbe chiudere il 2016 con circa 380.000 mezzi movimentati, avvicinandosi al record di 406.000 mezzi del 2007. Con oltre 1 milione 400 mila tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate a gennaio-settembre 2016 e un incremento percentuale dell'11,1% rispetto ai primi nove mesi del 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei rotabili uno degli asset core dello scalo labronico. Ottimi, come al solito, anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali dell'24,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di oltre 425 mila unità. I crocieristi sono stati 683.069 unità (+18,6%) mentre le toccate nave sono state 323, con 33 in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: a gennaio-settembre sono transitati per lo scalo 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Si registra poi un aumento del 4,5% delle merci varie. Buone anche le performance per il break-bulk: con 1.494.815 tonnellate, le merci in colli o numero è risultato pressoché stazionario. Infine, il traffico della merce containerizzata ha fatto registrare un aumento del 7,71% con 7.081.785 tonnellate di merce (+10,54% in sbarco e +5,13% in imbarco). Per chiudere, su un totale di 25 milioni di tonnellate, sono state movimentate 7.302.030 tonnellate di rinfusi, di cui 6.666.353 liquide, e 635.677 solide. Non ai massimi storici, ma anche in questi due settori il porto si sta difendendo.

Porto di Livorno: nove mesi con il segno più



LIVORNO – Si chiudono con 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo + 3,4% i primi nove mesi del traffico portuale di Livorno. I numeri diffusi dall'Autorità Portuale vedono il segno più in quasi tutte le categorie, a cominciare dal traffico dei rotabili (+13,3% rispetto a gennaio-settembre 2015) e da quello delle auto nuove (+24,3%). Molto bene anche i contenitori (+5,8% in Teu) e i prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti; +18,6% per le crociere).

“I dati statistici appena divulgati confermano lo stato di buona salute del nostro porto – ha detto il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti –, in questi anni abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere nazionale: siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione, che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali”.

I contenitori

Un'analisi più dettagliata per settori del traffico mostra che la movimentazione complessiva dei contenitori nei primi 9 mesi del 2016 ha raggiunto quota 616mila TEU, con un incremento del 5,8% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. La previsione è di riuscire a superare a fine anno la soglia storica degli 800mila TEU. Il valore positivo registrato al termine del periodo gennaio-settembre è stato ottenuto grazie al traffico di trasbordo che rispetto allo scorso anno è cresciuto del 27%.

I rotabili

Nel campo dei rotabili, la movimentazione ha raggiunto oltre 285mila mezzi commerciali in sbarco/imbarco, pari ad un incremento del 13,3% (+33mila mezzi in unità) rispetto a gennaio-settembre 2015. L'aumento dei volumi è stato determinato dall'aumento dei mezzi movimentati a seguito dell'attivazione di nuovi servizi di linea dedicati alle Autostrade del mare dal gruppo Grimaldi su Livorno. Se l'andamento dovesse trovare conferma anche nei restanti 3 mesi dell'anno, il porto di Livorno potrebbe chiudere il 2016 con circa 380.000 mezzi movimentati, avvicinandosi al record storico di 406.000 mezzi conseguito nell'anno 2007.

Forestali e auto nuove

Con oltre 1 milione 400 mila tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate a gennaio-settembre 2016 e un incremento percentuale dell'11,1% rispetto ai primi nove mesi del 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei rotabili uno degli asset core dello scalo labronico. Ottimi, come al solito, anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali dell'24,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di oltre 425 mila unità.

Crocieristi e passeggeri

Va alla grande anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono ammontati complessivamente a 683.069 unità (+18,6% su primi nove mesi del 2015) mentre le toccate nave sono state 323, 33 in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: a gennaio-settembre sono transitati per lo scalo 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Le merci varie

Passando al movimento del porto per tipologie di carico, l'analisi dell'Ufficio Studi e Analisi Statistiche indica un aumento del 4,5% delle merci varie. Su un traffico complessivo di 17.791.411 tonnellate, sono state movimentate ben 9.214.811 tonnellate di merce rotabile. Il dato, sia pure incompleto (mancano infatti i manifesti di alcune navi del mese di settembre per arrivare al risultato definitivo), conferma il ruolo strategico che il Porto di Livorno gioca in questo comparto. Buone anche le performance per il break-bulk: con una movimentazione complessiva di 1.494.815 tonnellate, l'andamento delle merci in colli o numero è risultato pressoché stazionario rispetto a gennaio-settembre dello scorso anno (-0,24%). Infine, il traffico della merce containerizzata ha fatto registrare un aumento del 7,71% con 7.081.785 tonnellate di merce (+10,54% in sbarco e +5,13% in imbarco).

Il traffico rinfusiero

Su un totale di 25 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 7.302.030 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 6.666.353 liquide, e 635.677 solide.

La Gazzetta Marittima

“Porte vinciane” l’Authority chiama Firenze

LIVORNO – Sulle “porte vinciane” e sulla soluzione di affidarne la gestione all’Autorità regionale dei porti invece che all’Autorità portuale livornese, c’è stata nei giorni scorsi una piccata replica alle nostre considerazioni da parte dell’assessore regionale toscano alle infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli.

Testualmente: “Le porte vinciane saranno gestite dalla Regione – ha replicato Ceccarelli – coinvolgendo l’Autorità portuale di Livorno e il Comune di Pisa, in modo da assicurare la massima efficienza ed assecondarne il carattere strategico per il porto di Livorno e per le tante attività produttive dell’area pisano-livornese. Noi lavoriamo per questo – conclude la sua nota – insieme alle istituzioni e alla realtà economiche di tutta l’area, senza imbarazzi e senza logiche da tifo”. Riportata doverosamente la nota dell’assessore Ceccarelli, è altrettanto doveroso riferire che la scelta (“salomonica” ma nemmeno troppo...) dell’Autorità regionale dei porti come gestore Super Partes è considerata dall’Autorità portuale livornese una clamorosa marcia indietro rispetto a quanto era stato ufficialmente concordato con il governatore Rossi. Tanto che ieri il commissario Gallanti da palazzo Rosciano ha firmato una dura lettera proprio nei confronti della Regione, richiamandola all’impegno che era stato sancito di far gestire a Livorno le stramaledette “Porte”. Tanto stramaledette che anche sabato, domenica (e probabilmente lunedì) scorsi le “porte” erano spalancate contro ogni accordo di orario (vedi la foto scattata domenica mattina) e scaricavano una marea d’acqua fangosa in Darsena Toscana dove erano all’ormeggio da Lorenzini la MSC “Lauderdale” e al TDT un’altra grande fullcontainer tenuta necessariamente ben lontana dalle “porte” e dalle sue immissioni di fango. Ceccarelli scrive che sta lavorando “per assicurare la massima efficienza” del porto e delle attività produttive. L’assessore è certo un uomo d’onore – come diceva Antonio di Bruto nell’orazione funebre di Cesare – ma sembra dimenticare che per la massima efficienza del porto la questione delle “porte vinciane” doveva essere risolta da anni. Che la “foce armata” ancora nei sogni per lo Scolmatore (unica soluzione reale per non compromettere la Darsena Toscana) arriverà chissà tra quanti anni proprio per i ritardi e il disinteresse della Regione, comportando anche l’istallazione di un ponte levatoio sul viadotto stradale verso Tirrenia. Che l’accesso cosiddetto superstradale alla Darsena Toscana e alla auspicata futura Darsena Europa è da anni ed anni condizionato da una ignobile strettoia per non essere stati capaci di risolvere presto e bene il noto cedimento della carreggiata. Che ancora ... (omissis, per ora è abbastanza).

Potremmo aggiungere che non fa onore alla Regione (Ceccarelli dirà: io non c’entro ... ma è pur sempre uomo a fianco del governatore Rossi) il vergognoso tira-e-molla intorno alla “non scelta” sulla governance del sistema portuale Livorno-Piombino. Ma come detto sopra, ce n’è abbastanza, al momento. Chiosando l’esimio assessore, “senza imbarazzi né logiche di tifo”.

Antonio Fulvi

Rossi: "Collegamento ferrovia-Darsena Toscana pronto a dicembre"

FIRENZE - *"Un risultato interessante, un segnale di vivacità che dimostra che le cose funzionano quando c'è un ruolo attivo delle istituzioni e non si lascia solo al mercato il compito di determinare qualità e quantità dello sviluppo. Il quadro appare vivace e se si creano le condizioni, infrastrutturali, logistiche e di sostegno alle imprese, sono convinto che per Livorno e per tutta l'area costiera vi siano grandi potenzialità".*

Il presidente della Regione Enrico Rossi ha presentato il bando del Mise che mette 10 milioni di euro a disposizione delle imprese che vorranno investire e che ha già registrato 71 proposte di investimento.

In una nota la Regione Toscana fa sapere: Rossi ha colto l'occasione per fare il punto sulle varie tappe dell'attuazione dell'accordo di programma siglato lo scorso ottobre da Stato e Regione. Fra queste, il governatore ha sottolineato il successo dei protocolli di insediamento, su cui la Regione aveva stanziato 10 milioni. *"Tutto questo – ha spiegato - fa ben sperare per il futuro sviluppo di un'area come quella di Livorno, dove la crisi ha picchiato duro ma sulla quale si stanno concentrando oggi gli sforzi che stanno dando i primi concreti frutti. A metà dicembre sarà infatti inaugurato il collegamento ferroviario fra la Darsena e la rete ferroviaria nazionale, mentre nel 2017 partiranno i cantieri per lo scavalco ferroviario che dovrà collegare il porto all'Interporto Vespucci".*

LA FIRMA DELL'INTESA DURANTE LA SPIN CONFERENCE 2016

Livorno chiama Tunisi protocollo sul futuro

Un accordo sottoscritto dalla portualità per la sicurezza, la sostenibilità ambientale e la logistica

LIVORNO - L'innovazione tecnologica? Può aprire nuove frontiere anche nei rapporti con i paesi del Maghreb. E con questa convinzione che nei mesi scorsi **l'Autorità Portuale** ha lavorato ad una sinergia con i porti tunisini. E così durante la recente due giorni promossa dalla Port **Autorità** e dedicata ai porti di prossima generazione, Livorno e Tunisi hanno firmato un accordo ad alto valore strategico. Protagonisti **italiani** **italiani** e Sami Battikh, il "capo" della portualità tunisina.

L'impegno sottoscritto è per studiare e sviluppare progetti di innovazione congiunti nell'ambito della sicurezza marittima e portuale, della sostenibilità ambien-

tale e della semplificazione delle procedure logistiche e portuali. Il traguardo finale è quello di creare una nuova catena logistica integrata attraverso i porti della riva nord e sud del Mediterraneo.

"Crediamo - ha detto Gallanti - che il contesto favorevole creato dalla Commissione Europea a partire dal 2014 con la revisione della Politica Europea di Vicinato ci consenta oggi di instaurare un partenariato più forte tra l'Ue e i paesi della Sponda sud del Mediterraneo. Livorno è in grado di accogliere appieno le opportunità congiunturali di questo momento storico: intendiamo cominciare a parlare di un sistema integrato di trasporti e logistica nell'area

pan-mediterranea, muovendoci nel solco del processo di estensione dei corridoi TEN-T verso i paesi extra-UE mediterranei e di integrazione con le reti transmediterranee".

"Le relazioni tra i porti italiani e la Tunisia sono storiche e consolidate - ha detto Battikh -, oggi due terzi dell'export/import tunisino con l'Europa passa attraverso l'Italia; questo accordo, centrato sull'innovazione tecnologica, rafforza ulteriormente la cooperazione tra i due paesi, aggiungendo un ulteriore tassello verso l'adozione di politiche macro-regionali che assicurino un maggior coordinamento delle iniziative tese a implementare le relazioni commerciali tra le due sponde del Mediterraneo".

La Gazzetta Marittima

Centrale Enel, quale destino portuale?

La dettagliata analisi di un progetto di vendita annunciato da Nomisma – L'incidenza sul piano regolatore approvato dall'Authority e dei suoi vincoli, compreso il possibile esproprio

LIVORNO – Dall'avvocato Giorgio Gionfriddo, già segretario generale dell'Autorità portuale labronica, riceviamo e pubblichiamo questa documentata (e allarmante) nota sulla sorte dell'area dell'attuale Centrale Enel del Marzocco.

Quale destino per l'ex Centrale Marzocco? E' apparsa più volte la pubblicazione su un quotidiano cittadino di un annuncio per la messa in vendita dell'ex Centrale termoelettrica Marzocco promossa da Nomisma.

L'area, come noto, è di notevole importanza, non soltanto per lo sviluppo della sua superficie (circa mq. 126.000), ma anche perché si trova nel "cuore" del nostro porto. Questa posizione, da considerarsi di sicura qualificazione, anzi di assoluto privilegio, non è stata sottovalutata dallo stesso istituto promotore, perché nell'annuncio si evidenzia che il bene proposto in vendita "è disponibile per una valorizzazione che incontri le esigenze del territorio, a partire da quelle legate alla logistica funzionale allo sviluppo del sistema portuale di Livorno di cui è parte integrante", aggiungendo poi che "il Porto di Livorno costituisce un hub di movimentazione merci e passeggeri di crescente importanza... (ecc.)".

* * *

Che la centrale era avviata verso la dismissione è un fatto risaputo fin dalla primavera scorsa: essa è promossa dalla proprietà ENEL Produzione, nell'ambito del suo progetto Futur-E che prevede la individuazione di nuove destinazioni d'uso di ben 23 centrali in territorio nazionale. La attività di consulenza economico commerciale è stata affidata, come già detto, a Nomisma – Istituto di studi economici, col supporto dello Studio legale immobiliare ERRELegal, per gli aspetti legali. I comunicati stampa di Nomisma e le notizie di volta in volta diffuse pongono in evidenza, se ce ne fosse bisogno, "la collocazione strategica di un'evidente potenzialità di valorizzazione per usi diversi dalla produzione di energia elettrica, in linea con le previsioni di razionalizzazione e modernizzazione del sistema portuale di Livorno". Ciò avverrà con "la miglior possibile interazione col territorio circostante e le autorità pubbliche competenti, Comune ed Autorità Portuale di Livorno, in primis, perseguendo l'obiettivo finale della sua dismissione, in blocco ovvero in forma frazionata, sul libero mercato". Appare corretto, e direi scontato, il riferimento alla connessione dell'operazione col territorio e con le autorità amministrative competenti. Qualche osservazione pare opportuna in relazione alle possibilità di vendita, in blocco od anche in forma frazionata, sul libero mercato.

* * *

La Centrale del Marzocco, seppur non ricompresa nel circuito doganale del porto, è situata in posizione centrale del porto commerciale. Non si affaccia direttamente sulla banchina pubblica (alquanto malmessa) della Calata del Magnale, ma è incastonata nel sistema portuale, in quanto compresa in quello che in termini tecnico-amministrativi ex L. 84/1994 è denominato "ambito portuale", nella via Salvatore Orlando ove si affacciano anche strutture private che svolgono attività di deposito portuale e altre correlate.

L'interesse portuale legato al complesso industriale ora proposto in vendita non è però sfuggito al nuovo Piano Regolatore del Porto approvato in via definitiva nel marzo 2015: l'art. 13 del documento "Normativa di attuazione" del P.R.P. sottopone a vincolo di esproprio per pubblica utilità ai sensi del D.P.R. 8.06.2001 n. 237 alcune aree, ai fini del "miglioramento dell'accessibilità e dell'operatività delle banchine portuali, per realizzare piazzali a servizio delle banchine e/o per il raggiungimento di aree operative intercluse ed altri scopi necessari a migliorare l'operatività del porto". La tavola-elaborato planimetrico a ciò dedicata individua proprio una cospicua parte del complesso ENEL e, pare comprendere, solamente le superfici scoperte maggiormente prospicienti la Calata del Magnale, ivi compresa quella porzione a Nord attualmente già occupata per il deposito di prodotti forestali trattati da un operatore portuale. Risulta invece esclusa la parte del complesso ove insistono le strutture immobiliari già destinate alla produzione.

-segue

In effetti, l'interesse portuale è ancor più evidente ove si consideri che in quella parte del porto la linea demaniale è esigua e limitata alla sola carreggiata di viabilità che corre lungo la Calata del Magnale ed alla contigua struttura di banchina. Curiosamente, non appare sottoposta a vincolo di esproprio una superficie di circa mq. 10.000, da sempre incolta, situata a Sud del complesso industriale, che per il lato meridionale si affaccia sulla residua parte cittadina del Canale dei Navicelli. Anche per chi casualmente transita per la via Salvatore Orlando non sfugge l'imponenza e la complessità del sito produttivo. La Marzocco è una centrale termoelettrica tradizionale a ciclo Rankine, corredata di due sezioni ognuna di potenza pari a 155 MW. L'impianto, oltre alle strutture ed alle apparecchiature connesse alla produzione, quali caldaie, ciminiera, turbine, depolverizzatori elettrostatici, ecc. comprende un deposito di oli minerali costituito da due serbatoi di complessivi mc. 36.000. La centrale è inoltre adiacente all'ex Centro di ricerca ENEL, che occupa un'area di circa quattro ettari.

* * *

Sull'operazione emergono dubbi ed incertezze che sicuramente sono ben presenti a chi conosce il porto e che lo vive o lo ha vissuto quotidianamente nella complessità delle sue problematiche. Già il dottor Francesco Ruffini, nel suo ultimo lavoro, edito nella primavera dello scorso anno, "Porto di Livorno: nuovi assetti operativi", in cui da esperto analizza le dinamiche che vengono oggi a manifestarsi nel nostro scalo, conviene sulla incertezza del destino futuro dell'ampio compendio della Centrale Termoelettrica, "salvo che si voglia far ricorso all'iter espropriativo di cui al DPR N.237/2001". Posta dunque la volontà dismessoria dell'ENEL dell'intero complesso, sorgono "spontanee" una serie di domande. Per sintesi, ne riduco a due più importanti. In quale misura l'Autorità Portuale, ora Autorità di Sistema portuale, ha rappresentato i possibili limiti dell'operazione di vendita del complesso ENEL derivanti dal vincolo preordinato all'esproprio? E' pensabile, superata l'attuale fase transitoria legata alla designazione del nuovo vertice dell'Ente portuale, ad una estensione del vincolo di esproprio all'intero complesso immobiliare?

* * *

Sul primo punto, pare indispensabile un chiarimento, al momento in zona d'ombra, poiché Nomisma pone in vendita l'intero sito di mq. 126.000. Viene da chiedersi se non sia necessario, considerata la procedura di vendita in atto, un tempestivo esercizio dell'opzione di esproprio per le aree attualmente vincolate, che apparirebbero, in quanto superfici scoperte, di minor interesse industriale, ma comunque di vitale importanza per gli interessi portuali. Ovviamente, in tal caso l'avvio della relativa procedura, con a monte le deliberazioni del caso, si renderebbe possibile non prima dell'insediamento della nuova presidenza dell'Autorità di sistema, da auspicarsi nei più brevi tempi (non solo per questo motivo). D'altro canto, come si può immaginare una proposta di acquisto da parte di un volenteroso investitore, nella consapevolezza di una specie di "spada di Damocle" costituita da un vincolo preordinato di esproprio contenuto nel principale strumento di programmazione del porto? E' pensabile una modifica futura del Piano Regolatore del Porto che annulli sic et simpliciter il vincolo stabilito? Direi proprio di no, per ragioni di opportunità e coerenza amministrativa.

* * *

Sul secondo punto, si può ipotizzare che ragioni di opportunità di pari peso e significato, potrebbero indurre la nuova gestione amministrativa, ad una valutazione di modifica del Piano Regolatore del Porto nel senso inverso, che partendo invece dalla considerazione dell'avvenuta dismissione produttiva dell'ENEL, si rende praticabile una possibilità concreta di attrazione della parte immobiliare attualmente non sottoposta a vincolo di esproprio agli interessi portuali, e quindi ad un allargamento del vincolo all'intero sito. La valutazione in tal senso troverebbe spazio non solo per le ragioni generali già indicate di collocazione in ambito portuale, ma anche perché l'esame planimetrico dell'area nella attualità sottoposta a vincolo di esproprio risulta piuttosto discontinua (nel gergo dei geometri si direbbe con varie "riseghe"), e quindi utilizzabile con efficacia operativa ridotta, laddove, le necessità di deposito e di movimentazione meccanica delle merci, quelle che siano, convergono su esigenze di dilatazione di spazi aperti, con minor possibilità di sviluppo di recinzioni.

-segue

Del resto, un indizio dell'avviso espresso emerge anche da altra planimetria del Piano Regolatore che prevede l'allargamento dei limiti doganali, meglio del circuito doganale, all'intera area interessata dalla vendita, con l'assoggettamento al regime conseguente (anche questo punto – di non scarso rilievo – è evidenziato negli atti di proposta di vendita?). Sempre in questa ultima ipotesi non sfugge la valenza di un eventuale nuovo terminal di deposito, di tale ampiezza da farne oggi fra i più estesi del nostro porto (seppur non adatto a fini operativi di sbarco/imbarco considerate le degradate condizioni della banchina della Calata del Magnale e le scarse possibilità di utilizzo, per sua configurazione, per l'accosto di navi). Per altro verso non si può negare che l'estensione del vincolo di esproprio, qualora attuato, non rechi con sé qualche problematica, sia per la possibile lunghezza della procedura e delle reazioni conseguenti (sospensioni, ricorsi, appelli ed altro per far felici gli avvocati), sia per i notevoli oneri indennitari a cui, in caso di esito positivo della procedura, l'Autorità dovrà essere in grado di far fronte. Last, but not least, su tutta intera la vicenda impostata da ENEL grava la questione, da non sottovalutare, riferita agli oneri di bonifica incombente al responsabile dei terreni ai sensi del D.lgs. n.152 del 3.04.2006 (Codice dell'Ambiente), ricordando che il complesso, attivo dagli anni '60 dello scorso secolo, era alimentata anche con olio combustibile, considerato inquinante. L'art. 242 del Codice stabilisce le procedure operative ed amministrative, alquanto complesse, a carico del responsabile dell'inquinamento, anche per contaminazioni storiche. E' chiaro che la collocazione strategica del sito privilegia una futura utilizzazione "in linea con le previsioni di razionalizzazione e modernizzazione del sistema portuale di Livorno", come sopra ricordato. Ma l'esperienza ci riporta alla natura delle cose, dato il prevalente interesse del venditore alla alienazione previo corrispettivo, rispetto a quello, recessivo e secondario, della destinazione d'uso che vorrà darne l'acquirente.

Non è un rischio da sottovalutare. Le intenzioni lodevoli recedono spesso davanti al pragmatismo commerciale.

Il progetto Futur-E avviato dall'ENEL comprende anche la vendita della centrale di Torre del Sale di Piombino, città portuale sempre più a noi vicina, la cui destinazione d'uso, a quanto è dato sapere, va verso una conversione in centro commerciale. Inoltre, un pregevole servizio di fine ottobre di un quotidiano cittadino mette in luce un possibile interesse di Amazon, già emerso per alcune centrali ENEL del Piemonte, interesse funzionale al potenziamento dei server occorrenti alla grande società per lo svolgimento delle propria estesa attività commerciale.

* * *

Sempre nel caso di acquisto sul libero mercato si potrebbe aggiungere un ulteriore aspetto. Indipendentemente dai tempi in cui potrà essere attuato il procedimento ablatorio di tutto o in parte del complesso, che potrà essere avviato dall'Autorità di Sistema portuale, nella presente fase dismissoria dell'ENEL, o successivamente, nell'ipotesi invece che trovi esito positivo l'obiettivo finale di Nomisma della vendita in blocco od in forma frazionata sul libero mercato, non potrà essere ignorato un ulteriore vincolo, stavolta non previsto in termini programmatici nel Piano Regolatore del Porto, bensì in termini prescrittivi nel Codice di Navigazione. L'art. 55 di quel testo legislativo, in correlazione con l'art. 8, 3° co. lett. m) della L. 84/1994 (nella nuova versione di riforma) stabilisce l'assoggettamento a previa autorizzazione dell'Ente di gestione del porto l'esecuzione di nuove opere entro una zona di trenta metri, estensibile in misura superiore per ragioni speciali, dal limite del demanio marittimo. Ne consegue che l'ipotetico acquirente, di porzione frazionata o per l'intero, del complesso immobiliare dovrà consapevolmente fare le proprie scelte di investimento in nuove opere, tenendo preventivo conto di tale ulteriore vincolo che lega ancora una volta la destinazione finale della superficie di cui si discute agli interessi portuali e di tutela del demanio marittimo. Per quanto sopra espresso, ci si chiede a questo punto quali siano i contenuti dei preliminari contatti – di sicuro non trascurati – che l'Autorità Portuale ha intrattenuto con ENEL con riguardo alla promozione di vendita avviata e sarebbe di interesse conoscere, per la collettività e per il sistema economico cittadino, quali accordi siano stati presi per la salvaguardia dell'interesse portuale, nell'osservanza delle disposizioni normative e regolamentari in vigore.

Giorgio Gionfriddo

Livorno, MSC si trasferisce dal TDT al Terminal Lorenzini / ESCLUSIVA

LIVORNO – Dal prossimo gennaio le navi MSC che fanno capo al Terminal Darsena Toscana (una nave alla settimana per il collegamento col Sud America) si trasferiranno al Terminal Lorenzini & C. La notizia che da qualche giorno circolava negli ambienti dello shipping livornese ci è stata confermata da Daniele Grifoni che insieme ad Enio Lorenzini è alla guida del Terminal Lorenzini & C.

Si tratta di una decisione che fa seguito all'ingresso di MSC nell'azionariato di Lorenzini & C operazione avvenuta nel luglio 2014. Questa operazione ricorda una decisione simile decisa da un altro armamento, la compagnia francese CMA CGM che è considerata la terza flotta al mondo nel settore container dopo Maersk e MSC, che nel 2012 si trasferì dal Terminal Lorenzini & C al TDT con una dote di 44 mila container all'anno.

Daniele Grifoni da noi interpellato ha dichiarato che *"si tratta di una decisione dell'armatore di MSC che è difficile commentare da parte nostra. Comunque – ha concluso – ci troveranno pronti"*.

Confindustria e le rivoluzioni sulla portualità



Alberto Ricci

LIVORNO - "25 anni fa la rivoluzione" è il titolo del dibattito che nella convention annuale di (segue a pagina 3)

Confindustria e le rivoluzioni

Confindustria Livorno e Massa-Carrara si terrà venerdì prossimo 25 novembre dalle 9 al teatro Goldoni, con tanto di tavolatoronda tra presidenti delle associazioni nazionali di categoria e conclusioni del viceministro delle infrastrutture e trasporti Riccardo Nencini.

Nel presentare l'evento, il presidente di Confindustria Livorno & Massa-Carrara Alberto Ricci sottolinea come 25 anni fa la riforma dei porti con la legge 84/94 avviò un processo di modernizzazione della logistica sulle banchine che ha dato buoni risultati, ma che richiede oggi ulteriori aggiornamenti. "Cos'è cambiato - è la presentazione del dibattito - cosa manca, quali opportunità, quali rischi scaturiscono dal nuovo quadro normativo?"

Al dibattito parteciperanno con testimonianze a confronto Roberto D'Alessandro, past president del Consorzio Autonomo di Genova, un esponente della Regione Toscana (invitato l'assessore Ceccarelli). Quindi la tavola rotonda con interventi, moderati dal giornalista genovese Bruno Dardani, dei presidenti Roberto Alberti (Fedespedi) Marco Conforti (Assiterminal) Gian Enzo Duci (Federagenti) Nereo Marcucci (Confetra) e Pasqualino Monti (Assoport).

Ancona in crescita

Aumentano le merci solide, i traghetti ed i contenitori

ANCONA – I dati di traffico del periodo gennaio-ottobre 2016 confermano la performance positiva del traffico merci nel porto di Ancona: sono state movimentate complessivamente 7.600.471 tonnellate di merci, pari a +7% rispetto allo stesso periodo del 2015. La crescita riguarda sia la movimentazione di prodotti petroliferi destinati alla raffineria API di Falconara, (4.323.550 tonnellate, pari a +11% vs. 2015), che il traffico di merci solide (3.276.921 tonnellate, +1,3%).

In particolare, cresce la movimentazione di merci che viaggiano nei traghetti, 1.890.061 tonnellate (+4% vs. 2015), e in containers (1.045.603 tonn, +4%). Si conferma, infatti, l'andamento positivo del traffico contenitori con 157.517 Teu (+6%). I passeggeri transitati per il porto di Ancona nei primi 10 mesi del 2016 sono stati 944.334, in linea con lo scorso anno, di cui 601.115 (pari al 64% del totale) sono quelli che hanno scelto Ancona come porto di collegamento con i porti greci di Igoumenitsa e Patrasso e 220.326 (23% del totale) i passeggeri sulla direttrice croata.

Per il presidente Rodolfo Giampieri: "Il 2016 si avvia ad essere un altro anno positivo per lo scalo anconetano. Il risultato si deve all'impegno ed alla professionalità degli operatori per rendere i servizi portuali sempre più efficienti, coniugato ad un continuo miglioramento infrastrutturale, indispensabile per accompagnare la crescita dei traffici. Nel 2017 riteniamo importante implementare il percorso di sostenibilità come elemento della strategia complessiva per la competitività dello scalo. Il primo impegno, da attuare in sinergia con le associazioni di categoria, sarà l'efficientamento dei flussi dei mezzi in imbarco e sbarco sulle linee traghetto, che consentirà di ridurre i tempi di attesa, agevolando il lavoro di autotrasportatori spedizionieri e autorità di controllo. Un porto efficiente è sicuramente un porto che continua a creare occupazione".

Marche: in Consiglio 2 interrogazioni su Autorità sistema portuale del mare Adriatico centrale

(FERPRESS) – Ancona, 22 NOV – Sono state presentate al Consiglio della Regione Marche due interrogazioni sull’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale, la prima a firma dei consiglieri del Pd Busilacchi e Giancarli, la seconda del consigliere Carloni (Area popolare – Marche 2020).

Con l’entrata in vigore del decreto legislativo “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali”, attuativo della legge di riforma delle pubbliche amministrazioni del 2015, sono state infatti istituite 15 Autorità di Sistema portuale (AdSP).

I porti delle Marche e dell’Abruzzo (Ancona, Falconara, Pesaro, San Benedetto, Pescara e Ortona) costituiscono l’AdSP del Mare Adriatico Centrale, di cui è stato recentemente nominato presidente Rodolfo Giampieri, presidente dell’AP di Ancona.

Entrambe le interrogazioni presentate evidenziano la volontà della Regione Abruzzo, manifestata con deliberazioni formali, di trasferire i porti di Pescara ed Ortona dall’Autorità del Mare Adriatico centrale, all’AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, della quale capofila è Civitavecchia.

La vicepresidente Casini ha spiegato che è stata richiesta al Governo l’istituzione di una “cabina di regia per gestire la fase di passaggio alla nuova normativa”. Ha aggiunto che il trasferimento di un porto in un’altra AdSP “è subordinato all’adozione di un regolamento, che ad oggi non è stato redatto, e dovrà avvenire su richiesta formale del presidente della regione interessata”.

Sulla nomina del nuovo presidente “La Regione ha espresso in sette giorni parere favorevole alla candidatura di Giampieri. Malgrado il non favorevole atteggiamento della regione Abruzzo, Ortona e Pescara a tutt’oggi fanno parte dell’AdSP del Mare Adriatico centrale. In questo momento non c’è nessuna inadempienza da parte della Regione Marche”.

Il capogruppo del Pd Busilacchi ha spiegato che “l’interrogazione esprimeva una preoccupazione per un pezzo dell’ApdS che riguarda l’Abruzzo”.

“Nel frattempo il presidente D’Alfonso ha espresso l’intesa sul presidente Giampieri e questo consentirà di sbloccare milioni di euro per gli appalti, come ad esempio per la banchina rettilinea del porto di Ancona. Però, unitamente all’intesa sul nome di Giampieri, la Giunta regionale dell’Abruzzo non ha desistito dal richiedere di uscire dall’ApdS.

- segue

Il rischio è che questa azione possa andare avanti, per questo chiediamo alla Regione un'azione sul Governo per mantenere tutti i porti previsti”.

“La risposta della vicepresidente Casini mi ha ulteriormente allarmato – ha invece dichiarato Carloni – perché dimostra che non c'è un progetto o una strategia. Dopo l'avvento dell'assessore Casini, siamo passati dalla macroregione, alla microregione. La Regione ha perso quella strategicità di asse tra Adriatico e Tirreno”.

Il consigliere Giancarli ha ricordato l'importanza che l'ApdS sia stata riconosciuta ad Ancona, “fino a poco tempo fa si temeva fosse assegnata a Ravenna”, e ha sottolineato “il merito di Giampieri di aver rafforzato il rapporto tra la città e il porto”. La sessione ispettiva si è conclusa con la risposta dell'assessore Cesetti all'interpellanza del gruppo Lega Nord “L.R. n. 13 del 3 aprile 2015 – riallocazione delle funzioni non fondamentali di cui all'art. 2 (funzioni trasferite)”.

Traffico di cocaina in porto, cinque arresti ad Ancona

Ancona - Il porto di Ancona, con quello di Brindisi, è al centro di una traffico di cocaina proveniente dall'Albania.



Ancona - Il porto di Ancona, con quello di Brindisi, è al centro di una traffico di cocaina proveniente dall'Albania: uno dei principali canali di rifornimento di droga, per un giro d'affari stimato in 70 mila euro al mese, **è stato stroncato dai carabinieri nelle ultime ore, con 5 arresti e il sequestro di 500 grammi di coca purissima in cristalli, destinata al mercato della Val Musone e di Jesi.** Le indagini, condotte dai carabinieri della Compagnia di Osimo, sono cominciate nella primavera scorsa. Nelle ultime ore la svolta: 30 militari hanno bloccato le principali vie di accesso verso Osimo, Recanati e Jesi, e arrestato il capo della banda, Edmond Hidri, albanese, Fatmir Dauti, cittadino macedone, e due jesini, Mirko Massaccesi e Antonella Tittarelli. Un quinto uomo, Kleo Shuturiqi, artigiano albanese residente a Recanati, è stato sottoposto a fermo di polizia giudiziaria.

Il blitz è scattato a Casine di Paterno, quando Hidri ha depositato un involucro con i 500 grammi di stupefacente lungo il ciglio di una strada, e gli altri tre sono andati a recuperarlo. Sequestrati anche 16.500 euro in contanti, in parte acconto per una nuova partita di droga che era attesa per Natale nel porto dorico

Porto, il Governo propone l'Agenzia nella legge Bilancio favorirà la riconversione

Ma in commissione alla Camera sorge un ostacolo

LEO SPALLUTO

● L'istituzione dell'«Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale» è più vicina. O dovrebbe essere. La creazione dell'Agenzia è stata infatti inserita dal Governo in un emendamento alla legge di Bilancio presentato in commissione alla Camera. Il provvedimento riguarda i porti di Taranto e Gioia Tauro. Solo che quest'emendamento ieri è stato giudicato dalla stessa commissione non ammissibile (non è stato neppure votato) perché ritenuto «ordinamentale» e quindi contrastante con i principi della nuova legge di bilancio. Il Governo tuttavia non rinuncia l'Agenzia. Non ripresenterà l'emendamento in questione all'aula della Camera ma, forse, alla commissione Bilancio del Senato quando il testo vi approderà.

Sarà l'Autorità portuale che a gestire la nuova Agenzia. I lavoratori inseriti negli elenchi dell'Agenzia beneficeranno di un'indennità di integrazione salariale straordinaria per le giornate di mancato avviamento al lavoro: sarà così salvaguardato il reddito di 900 lavoratori in esubero tra Taranto e Gioia Tauro con esborso massimo di 18,1 milioni di euro per il 2017. Per gli anni successivi è prevista una graduale riduzione del numero di unità lavorative coinvolte: 700 nel 2018 e 400 nel 2019. Calerà anche la relativa dotazione economica: 14,1 milioni di euro per il 2018, 8 per il 2019. Le Regioni potranno cofinanziare i piani di formazione e riqualificazione del personale portuale.

La nascita dell'Agenzia, infatti, non si occupa soltanto degli «ammortizzatori sociali» per i lavoratori ma ne promuove la riqualificazione professionale in vista di un immediato reimpiego, come sottolinea la relazione tecnica dell'emendamento. «L'Agenzia - si spiega - svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, anche attraverso la loro formazione in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area di competenza delle Autorità di sistema portuale».

Le nuove aziende che si insedieranno nell'area portuale dovranno assumere, in via prioritaria, i lavoratori presenti negli elenchi dell'Agenzia. «In caso di nuove iniziative industriali e produttive che dovessero localizzarsi in porto - recita un comma del

chiesti e offerti, ai lavoratori dell'Agenzia secondo percentuali predeterminate». Alla scadenza dei primi 36 mesi, se l'Agenzia non sarà riuscita a ricollocare tutti i lavoratori in elenco, potrà essere trasformata dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti in Agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo, come previsto dall'articolo 17 della legge 84 del 28 gennaio 1994.

L'esigenza di riqualificare i portuali tarantini nasce dalla crisi del transhipment. «Ormai - ha sottolineato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio, Sergio Prete, nel convegno di Uil e Ultrasporti sulle politiche industriali - non basta avere buone infrastrutture o una soddisfacente posizione geografica. Gioia Tauro, ad esempio, nonostante un sistema infrastrutturale di primo livello, non riesce a reggere la competizione nel Mediterraneo».

Gli anni dell'insediamento tarantino di Tct appaiono lontanissimi. «Allora - ha aggiunto Prete - il transhipment appariva conveniente. Nel corso degli anni lo scenario è mutato: sono nati scali competitivi in Marocco e altri, come quello del Pireo, si sono rafforzati. Inoltre presentano un costo del lavoro molto basso, assolutamente non riproponibile in Europa». E' sorta così la necessità di voltare pagina. «Si è finalmente compreso - ha spiegato il presidente dell'Authority - che i porti del nostro Mezzogiorno devono avere una missione differente, rappresentando lo snodo di una intera filiera logistica che metta in contatto produttori e clienti».

La salvaguardia dei posti di lavoro ha guidato, sin dall'inizio, la strategia di Prete. «Abbiamo cercato fino all'ultimo - ha ricordato - di trattenere Tct nel nostro territorio. Ma l'azienda voleva imporci di mettere in mobilità tutti i lavoratori: per noi si trattava di una condizione inaccettabile e abbiamo rifiutato. Alla fine Tct ci ha riconsegnato le aree solo nel mese di gennaio. La crisi dell'Iva, inoltre, ha contribuito alla riduzione delle attività».

Il porto di Taranto, ora, marcia verso la diversificazione. Stop all'operatore unico: il transhipment non scomparirà del tutto, ma cederà la strada al traffico ro-ro, ai traghetti e alle crociere.

provvedimento, per ora accantonato -, le imprese autorizzate e concessionarie devono fare ricorso per le assunzioni a tempo determinato e indeterminato, laddove vi sia coerenza tra profili professionali ri-

Autostrada del mare: così cambia il porto

IL WORKSHOP. Grimaldi: «Abbattiamo costi e inquinamento del 50%»

Enzo Ferrari

TARANTO - In queste settimane cinquanta camion carichi di acqua minerale e panettoni sono in viaggio da Genova a Taranto. Ci si aspetterebbe una invasione di tir sulle autostrade d'asfalto e invece no. Lo scenario è completamente diverso: questi camion viaggiano sì in autostrada, ma sull'autostrada del mare che dal 19 settembre collega Genova, Catania e Taranto grazie alle navi del Gruppo Grimaldi. In questi primi due mesi di attività sono stati movimentati oltre 1.500 mezzi. Una novità che dischiude interessanti prospettive per il porto di Taranto, alla ricerca di una diversificazione che lo erompi - come del resto tutta l'economia del territorio - dalla dipendenza dalla grande industria.

Delle autostrade del mare si è parlato ieri a Palazzo di Città in occasione del workshop organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in collaborazione con l'Alis, l'Associazione Logistica Intermodalità Sostenibile.

«La scelta di puntare sul trasporto via mare - ha detto Guido Grimaldi, presidente dell'Alis e direttore commerciale della storica compagnia di famiglia - si sta rivelando vincente. La nostra intuizione inizialmente era stata accolta con scetticismo. Negli ultimi cinque anni abbiamo fatto investimenti per quattro miliardi

di euro e siamo passati da 3 a 24 milioni di tonnellate di merci trasportate».

Ma l'autentica sfida l'autostrada del mare la sta vincendo sul fronte dei costi e della sostenibilità ambientale: «Noi costiamo la metà e, soprattutto, abbattiamo del 50% le emissioni di anidride carbonica». Argomento a Taranto molto sensibile.

Il porto è così entrato nella rete internazionale dei 120 scali serviti dalla Grimaldi. Una nuova frontiera per le attività portuali che in qualche modo ha "imposto" al porto di darsi un nuovo assetto funzionale, come ha spiegato il presidente

dell'Autorità Portuale, Sergio Prete: «La crisi che ha colpito l'industria e il transhipment ci ha indotto a rivedere le logiche di sviluppo e anche gli aspetti burocratici, prima configurati principalmente sui traffici industriali, mentre ora ci confrontiamo con i traffici commerciali, che possiamo ulteriormente implementare grazie anche agli spazi disponibili nel retroporto».

Di qui l'esigenza di offrire servizi in linea con il modello di porto commerciale, come ha messo in luce Jacopo Signorile, presidente della Logsystem International: «Siamo di fronte ad un nuovo approccio per

un nuovo traffico. Per questo, come Logsystem, in joint venture con de. tra. sud, Peyrani Sud e Spt, lavoriamo per essere

un unico punto di contatto per utenti e compagnie allo scopo di offrire soluzioni efficienti per il trasporto marittimo e nelle operazioni portuali».

Al porto guardano con rinnovato interesse gli imprenditori locali. «Taranto - ha detto il presidente di Confindustria, Vincenzo Cesario - è una capitale industriale del Mediterraneo che ha necessità di diversificare e di realizzare processi produttivi pienamente sostenibili». Dal presidente degli industriali l'auspicio di

un pieno coinvolgimento delle imprese locali nel ridisegnare e realizzare i percorsi del territorio, così come contemplati anche dal Contratto Istituzionale di Sviluppo.

E che a Taranto sia davvero possibile un nuovo modello di sviluppo, che abbia il porto come protagonista, lo ha confermato anche Ivano Russo, dirigente del Ministero delle Infrastrutture: «Qui ci sono tutte le condizioni per ambire ad un ruolo di primo piano internazionale nella nuova logica dei porti, che da cittadelle autoreferenziali devono saper essere sistemi efficienti in una visione plurale dei traffici».

IL RILANCIO POSSIBILE DA SETTEMBRE OPERATIVO UN SERVIZIO RO-RO CHE CONSENTE L'IMBARCO E SBARCO DI MEZZI PESANTI LUNGO L'ASSE SUD-NORD E VICEVERSA

«Con le autostrade del mare facciamo viaggiare la merce tagliando i costi del trasporto e le emissioni inquinanti»

Grimaldi: a Taranto punte di 160 carichi. Stiamo sbarcando anche panettoni e acque minerali

● Alla scoperta delle autostrade del mare. La nuova frontiera per lo sviluppo del porto di Taranto è stata al centro dell'incontro «Autostrade del mare: intermodalità e logistica», organizzato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio con la collaborazione di Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile.

In Comune si sono confrontati il presidente dell'Authority di Taranto, Sergio Prete, il direttore commerciale del gruppo armatoriale Grimaldi e presidente dell'Associazione Alis, Guido Grimaldi, il presidente della Logsystem International, Jacopo Signorile, e il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo. Hanno partecipato anche il sindaco di Taranto, Ezio Stefano, il direttore marittimo della Puglia e Basilicata, ammiraglio ispettore Domenico De Michele, e Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Lo scalo tarantino è stato inserito

con tutti i nostri scali».

I camion con la merce da spedire raggiungono il terminal del porto, dove il rimorchio con il carico viene sganciato dalla motrice. Dopo l'arrivo a destinazione, il rimorchio viene riagganciato e il camion può proseguire il viaggio verso la destina-

zione prevista. «Abbiamo avviato - spiega Grimaldi - la trailerizzazione della merce che facciamo viaggiare sulle navi al posto che su strada con un risparmio netto sia di costi, meno 50 per cento, che di emissioni di CO2. Su un piano globale siamo passati da 3

a 24 milioni di tonnellate di merci annue. Su Taranto adesso stiamo sbarcando anche panettoni e acque minerali».

Prete spiega la nuova strategia. «Vogliamo essere - evidenzia - la principale infrastruttura della filiera lo-

per la prima volta nella rete delle autostrade del mare del gruppo Grimaldi dal 19 settembre: un servizio bisettimanale ro-ro (navi-traghetto che consentono l'imbarco e sbarco di mezzi pesanti che trasportano carichi e merci senza ricorrere alle gru) lungo l'asse Sud-Nord e viceversa.

Viene impiegata la nave «Eurocargo Livorno» con 4000 metri lineari di capacità di carico.

Grimaldi - 13mila dipendenti e 150 navi - sottolinea l'importanza dell'arrivo a Taranto delle autostrade del mare. «Stiamo facendo - sottolinea - una media di 120 carichi movimentati alla settimana, con punte di 160. Se aumenteranno i numeri del traffico, cresceranno anche i viaggi settimanali. Offriamo la possibilità alle aziende del Sud di essere collegate in maniera economica e competitiva

gistica. Per i grandi gruppi deve essere conveniente insediarsi nelle nostre aree retroportuali e utilizzare Taranto per l'import-export. Anche grazie a operatori come Grimaldi che mettono in rete il mondo e l'Italia».

Vincenzo Cesareo, presidente di Confindustria Taranto, punta in alto. «La città - sostiene - è ancora una delle capitali industriali del Mediterraneo e deve ottenere la piena sostenibilità dei processi produttivi. Guardiamo con favore ai servizi via mare che decongestionano la rete stradale dai mezzi pesanti e abbattano le polveri da combustione». Confindustria sollecita la realizzazione di un accordo di programma per Taranto e di una Zona economica speciale. Cesareo auspica un rapporto più fruttuoso tra città e porto. «Devono far parte - chiusa - di un unico e collaudato sistema. La vocazione industriale del territorio si può integrare perfettamente con quella culturale, storica e turistica».

(Leo Spalluto)

Porti: holding Global Port investe su scalo Cagliari

Colosso mondiale traino per traffici commerciali e crocieristici



(ANSA) - CAGLIARI, 22 NOV - La Cruise Global della holding Global Port, colosso mondiale nella gestione di terminal e porti crocieristici, investe a Cagliari. La società ha acquisito importanti partecipazioni societarie in diversi porti europei.

E, nel piano di interventi, c'è anche lo scalo marittimo del capoluogo sardo. Ne dà notizia l'Autorità portuale di Cagliari.

Una politica - questo l'auspicio - che potrà incrementare le potenzialità dello scalo. Global Port ha una posizione consolidata nel Mediterraneo, in Asia e nel Pacifico, movimentata al mondo 5 milioni di passeggeri con una quota di quasi il 20% del traffico del Mediterraneo.

"Per Cagliari - spiega Valeria Mangiarotti, responsabile marketing dell'Authority - significa entrare nel network più importante al mondo, che agirà a sostegno dei traffici e la crescita del nostro scalo". Tra l'altro, il settore crocieristico si sta preparando ad un incremento vertiginoso della domanda: soprattutto nell'Estremo Oriente (Cina e India) si prevede che possano a breve affacciarsi nel mondo del turismo oltre 500 milioni di nuovi utenti.

"È di tutta evidenza - sottolinea l'Autorità portuale - che anche se una minima parte dovesse entrare nei circuiti crocieristici del Mediterraneo si avranno formidabili ricadute nel mercato di riferimento con effetti esponenziali per tutto il sistema economico locale".

AP di Cagliari all' International Cruise Summit di Madrid. Global Cruise investe nello scalo



(FERPRESS) – Madrid, 22 NOV – L'Autorità portuale di Cagliari è presente all'International Cruise Summit 2016 evento cruciale per il traffico crocieristico che si sta tenendo a Madrid a cui partecipano i maggiori stakeholders internazionali dell'industria delle crociere.

Per Roberto Isidori, commissario straordinario dell'Autorità portuale “partecipare a eventi internazionali di questa portata non è solo importante per la visibilità del Porto di Cagliari ma è una occasione irrinunciabile di crescita. Questa è la linea tenuta fino ad ora dall'Autorità portuale di Cagliari, che spero e credo venga portata avanti in futuro. Sono stato favorevolmente impressionato dalla Spagna, che attraverso un reale e convinto lavoro di squadra sta crescendo in questo settore in maniera esponenziale. Durante la conference è emerso un dato sorprendente: il paese iberico quest'anno registra 24 milioni di passeggeri che, rispetto ai 4 milioni di passeggeri di dieci anni fa, rappresenta un aumento del 600 per cento un record incredibile frutto di un intelligente ed efficace lavoro tra imprenditori privati e istituzioni. A questo esempio dobbiamo guardare anche in Sardegna superando divisioni e particolarismi. In quest'ottica il clima di collaborazione che abbiamo avviato con Regione Sardegna, Comuni interessati, Camere di Commercio e player locali sta dando i suoi frutti: dopo un 2016 record Cagliari nel 2017 sarà tra i porti crocieristici italiani a maggiore crescita. In tale contesto l'applicazione della riforma che individua per la Sardegna un unico ente di gestione per tutti i porti va sicuramente nella giusta direzione”. Tra l'altro il settore crocieristico si sta preparando ad un incremento vertiginoso della domanda, considerato che soprattutto nell'estremo oriente (cina e india) si prevede che possano a breve affacciarsi nel mondo del turismo oltre 500 milioni di nuovi utenti. È di tutta evidenza che anche se una minima parte dovesse entrare nei circuiti crocieristici del Mediterraneo si avranno formidabili ricadute nel mercato di riferimento con effetti esponenziali per tutto il sistema economico locale.

Valeria Mangiarotti, responsabile marketing dell'Autorità portuale sottolinea che “nel corso del summit è stato sottolineato che il ruolo delle autorità portuali, ora autorità di sistema, è quello di lavorare per migliorare le infrastrutture ma soprattutto collaborare e controllare il lavoro svolto dai terminalisti. Al riguardo per il porto di Cagliari si registra una importante novità: La società Cruise Global della holding Global Port ha acquisito importanti partecipazioni societarie in diversi porti europei tra cui quello di Cagliari, tale policy potrà sicuramente incrementare le potenzialità dello scalo. Global Port è il più grande operatore mondiale nella gestione di terminal e porti crocieristici. Detiene 9 porti in 6 paesi. Con una posizione consolidata nel Mediterraneo, in Asia e nel Pacifico, movimentata al mondo 5 milioni di passeggeri con una quota di quasi il 20 per cento del traffico del Mediterraneo. Per Cagliari” prosegue Mangiarotti “vuol dire entrare nel network più importante al mondo, che agirà a sostegno dei traffici e la crescita del nostro scalo”.

Crociere: Autorità portuale Cagliari in campo a Madrid

Isidori, "sarà tra scali italiani che cresceranno di più"



(ANSA) - CAGLIARI, 22 NOV - Anche l'Autorità portuale di Cagliari in campo all'International Cruise Summit 2016 di Madrid, tappa fondamentale per fare il punto sul settore crociere insieme ai più grandi protagonisti del settore.

Dalla capitale spagnola arriva la conferma di quanto anticipato nei mesi scorsi: Cagliari - spiega il commissario straordinario dell'Ap Roberto Isidori - sarà tra i porti crocieristici italiani che cresceranno di più. "Partecipare a eventi internazionali di questa portata - commenta Isidori in riferimento alla presenza di Cagliari all'importante appuntamento madrileno - non è solo importante per la visibilità del porto ma è un'occasione irrinunciabile di crescita. Questa è la linea tenuta fino ad ora dall'Autorità portuale di Cagliari, che spero e credo venga portata avanti in futuro".

Spagna come modello: "Quest'anno registra 24 milioni di passeggeri - continua Isidori - che, rispetto ai 4 milioni di passeggeri di dieci anni fa, rappresenta un aumento del 600% un record incredibile frutto di un intelligente ed efficace lavoro tra imprenditori privati e istituzioni".

L'Ap conferma le ottime prospettive di Cagliari: "A questo esempio dobbiamo guardare anche in Sardegna superando divisioni e particolarismi - continua - In quest'ottica il clima di collaborazione che abbiamo avviato con Regione Sardegna, Comuni interessati, Camere di Commercio e player locali sta dando i suoi frutti: dopo un 2016 record Cagliari nel 2017 sarà tra i porti crocieristici italiani a maggiore crescita. In tale contesto l'applicazione della riforma che individua per la Sardegna un unico ente di gestione per tutti i porti va sicuramente nella giusta direzione". (ANSA).

Porti: a Palermo firmata concessione molo S.Lucia a Gnv

Cannatella, adesso maggiore possibilità operativa per compagnia



(ANSA) - 22 NOV - E' stato firmato, all'Autorità Portuale di Palermo, dal presidente Vincenzo Cannatella e dal Port Operations Manager di GNV Simone Del Vecchio, l'atto formale di concessione di otto anni alla Compagnia di navigazione per il Molo di Santa Lucia, un'area portuale di quasi 20mila metri quadri del porto di Palermo "Con questo atto - sottolinea il presidente Cannatella - si dà a Gnv, uno degli operatori più importanti tra quelli che scalano il porto di Palermo, una maggiore possibilità di operatività, in un'ottica di razionalizzazione nell'utilizzo degli spazi portuali, indispensabile per migliorare la circolazione e la sicurezza". "La Sicilia fa parte dell'identità di Gnv ed è centrale nelle strategie di sviluppo della nostra compagnia - dice Matteo Catani, amministratore delegato di GNV - l'investimento in corso sul porto di Palermo, volto a migliorare e semplificare le fasi operative a favore della nostra clientela, non è che il primo di una serie di investimenti che intendiamo realizzare anche grazie al pieno supporto da parte del nostro azionista di riferimento".

Così alla concessione attuale di 11mila metri quadri, si aggiungeranno altri 5.000 metri di piazzale e 20mila metri del Molo Santa Lucia, per un totale di 36mila metri quadri di area portuale, per i quali Gnv stanzierà un investimento significativo di oltre 500 mila euro per la riqualificazione del compendio e la ristrutturazione delle aree di biglietteria e stoccaggio.

Gnv collega Palermo con i principali porti della dorsale tirrenica grazie ai collegamenti giornalieri con Genova e Napoli e alle linee Palermo-Civitavecchia e Termini Imerese-Civitavecchia: nel 2015 la Compagnia ha movimentato quasi 800mila metri lineari di merce e oltre 350mila passeggeri sul capoluogo siciliano. (ANSA).