



## In Primo piano:

**"...Il correttivo alla riforma Delrio al prossimo consiglio dei ministri..."**  
(La Gazzetta Marittima)

## Dai Porti:

### Genova:

**"...La Vai della Seta..."** (La Rep. GE)

**"...Tutti i porti del mondo..."** (La Rep. GE, Ansa, Ferpress)

**"...Legame sempre più forte tra Genova e Marocco..."** (L'Avvisatore Marittimo)

**"...La Spezia, modello da mantenere..."** (L'Avvisatore Marittimo)

**"...Controlli sanitari lenti..."** (L'Avvisatore Marittimo)

**"...Adsp, Pronti a sciogliere i nodi..."** (L'Avvisatore Marittimo)

**"...Stx France, per ora resterà allo Stato..."** (Il Secolo XIX)

**"...Dall'avvocatura parere confortante..."** (Il Secolo XIX)

**"...Asfalto e varchi in porto..."** (Il Secolo XIX)

### Livorno:

**"....."** (Il Messaggero)

**"...Comitato di gestione..."** (Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime)

**"...Aumentano i traffici..."** (L'Avvisatore Marittimo)

**"...Si draga l'ingresso sud..."** (La Gazzetta Marittima)

### Salerno:

**"...Il legame Autuori-Grimaldi rende l'Africa più vicina..."** (La Rep. GE)

**"...Si completa parco gru del terminal..."** (L'Avvisatore Marittimo, Ferpress)

### Brindisi:

**"...Gli operatori portuali indicano a Segretario Generale il Dott. ZIZZI..."**  
(Brindisisera, Puglia Press)

**"...Stupefacenti a fiumi dalle coste albanesi..."** (Gazzetta del Mezzogiorno)

**Focus: Sportello unico il Regolamento arriva alle Dogane.** (La Gazzetta Marittima)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

**Informare**  
**Messaggero Marittimo**

# Il “correttivo” alla Riforma Delrio al prossimo consiglio dei ministri

ROMA – L'appuntamento in consiglio dei ministri è per venerdì 15 settembre, praticamente lo stesso giorno di riapertura delle Camere. E non sarà un appuntamento da poco perché i ministri saranno chiamati ad esprimersi sul testo del “Correttivo Porti”, finalmente sbloccato dall'ufficio legislativo del governo dopo averci ponzato sopra per almeno un paio di mesi. L'OK dell'ufficio legislativo ha comportato alcune marginali modifiche, ma sono rimasti intatti i due temi fondamentali: il “niet” a chi ha incarichi politici (sindaci, presidenti di Regione, forse assessori o altro) nei comitati di gestione delle Autorità di sistema; e la revisione dei contributi all'Autorità di regolazione dei trasporti, che oggi incidono per circa 20 milioni praticamente solo sulle aziende dell'autotrasporto.

Sul primo tema, facile immaginare che ci sarà battaglia politica, peraltro già annunciata in parlamento da tutte le opposizioni, a cominciare dai 5Stelle ma anche da Forza Italia (che ha un proprio sindaco nel comitato della Sardegna). Si tratta di vedere, ovviamente, come sarà articolato il testo, visto che il Pd ha anche l'imbarazzo del presidente della Regione Friuli nel comitato di Trieste.

Il secondo tema, quello dei contributi all'Autorità istituita per la regolamentazione del comparto trasporti, risponde a una lunga battaglia portata avanti da Confetra, ma anche da altre associazioni, per alleggerire l'onere dell'Autorità stessa su un settore, l'autotrasporto, che certo non cola oro. Si parla di allargare la contribuzione anche a settori ad oggi esclusi come le ferrovie e forse certe derivazioni del terminalismo. Tutto da vedere, sperando che arrivino chiarimenti e non ulteriori incertezze interpretative.

(A.F.)

# La Via della Seta Genova si candida a diventare la porta del Mediterraneo

Il passato glorioso della Lanterna, la crisi dei traffici  
e ora la nuova sfida proposta dal colosso asiatico

ALDO LAMPANI

**G**ENOVA in realtà è sempre stata un porto, anche se lo ha un po' dimenticato. Ma non uno qualsiasi. Uno scalo di merci e cultura del commercio. Punto di riferimento "unico" in materia per il Mediterraneo, dove già nel passato remoto erano presenti tutti i migliori servizi conosciuti e dove si inventavano (la banca moderna, la lettera di credito, il finanziamento della città con debito pubblico) quelli che si immaginava potessero servire per sostenere la potenza. Uno scalo aperto, non solo alle merci. Genova, con l'oriente, ha sempre avuto contatti importanti. Mai subalterni, raramente di forza, sempre di scambio a tutto tondo. Un modo di intendere le colonie in modo unico, mai meri bastioni militari, ma territori di cultura giuridica e commerciale particolarmente elastici e redditizi. Riprendendo alcuni spunti dal sito Giusiniani.info, che riassume diverse fonti, si legge come i genovesi intendessero il commercio. Nel XII secolo Genova era andata a

cercare scambi attorno al Mar Nero. Città come Caffa, Pera e Chio "conoscono uno sviluppo eccezionale, si dotano di successive cinte di mura e animano la vita economica regionale. Queste esperienze di colonizzazione hanno una larga portata: esse costituiscono gli antecedenti medievali della colonizzazione moderna". Per popolare i centri d'oltremare che conquista o riceve in concessione, "Genova deve fare appello ai propri abitanti, certo, ma anche a tutte le comunità delle Riviere su cui si estende il suo potere. Un vasto movimento di emigrazione interessa tutta la Liguria e si diffonde alle città che intrattengono rapporti commerciali con la Superba". Così, continua lo studio, "si costituisce una società coloniale dominatrice, dove l'unico scopo è quello di valorizzare, al meglio, le risorse dei territori d'oltremare per soddisfare i bisogni della metropoli e ancor più del sistema artigianale di tutto l'Occidente medievale". Dunque "le colonie genovesi, in effetti, non mancano di risorse. Le sponde della Crimea, ai confini del mondo mongolo, vedono arrivare

nei loro porti i prodotti dell'Estremo Oriente, seta e spezie, tanto ricercate nel mondo occidentale. Esse propongono in scambio, fino al cuore dell'Asia, panni e tele, vino e balocchi. Esse raccolgono gli schiavi, bocche inutili delle tribù caucasiche, che vanno a servire nelle famiglie agiate delle città d'Occidente o a potenziare i feudi agricoli della Sicilia". Genova punto di riferimento commerciale, genovesi che — rimanendo tali — hanno portato Genova e le sue abitudini verso l'oriente. Ed oggi la Ex Superba (allora lo era per davvero) guarda di nuovo ad oriente. Certo la Cina si è proposta e l'Italia ha raccolto l'invito. Ha proposto (intelligentemente) anche Genova come punto di approdo. Ma che Genova troveranno i cinesi e come verranno accolti? Oggi attorno al proprio porto i genovesi mostrano scollamento ed un po' di disaffezione. Un po' come accade per il Parlamento e la politica. A Genova, attorno al porto, si respira, da parte della gente comune, una via di mezzo tra l'irricoscenza ed il disconoscimento. E soprattutto, quando si parla di

porto, lo si fa al passato. Solo di rado al presente, quasi mai al futuro. E spesso con disinteresse. Tanti, troppi genovesi il porto non lo conoscono, non lo capiscono e forse si fa troppo poco per farlo conoscere e capire. Molti cittadini non ne comprendono il funzionamento, non sanno chi lo guida, non ne intuiscono le possibilità che avrebbe di rivoltare come un guanto l'economia del territorio. Per troppi lo scalo è un insieme di costruzioni sul fronte del mare. I moti più ricorrenti sul porto? Luoghi comuni: ha dato lavoro a gente che oggi ha pensioni da favola, i sindacati lo hanno rovinato, oggi alla città dà poco o niente, serve solo a chi ci lavora. Gli anziani ricordano gli anni Cinquanta e Sessanta quando dentro ed attorno alle banchine era un formicolare di attività, giorno e notte, e che "ce n'era per tutti". Sul porto manca anche l'informazione. Si parla troppo da addetti ai lavori di manovre politico economiche e di lotte intestine allo scalo e pochissimo di cosa potrebbe essere il porto per la città e la sua gente? Forse sì. Il porto è uno sconosciuto in casa propria.

GRUPPO EDITORIALE

La strategia: una società coloniale dominatrice per valorizzare le risorse dei territori d'oltremare

## Tutti i porti del mondo, oggi il via

**D**A oggi al 3 settembre l'assemblea generale della rete internazionale "Si tous les Ports du Monde", approderà a Genova — città che per l'anno 2017 è stata scelta per ricoprire il ruolo della presidenza — con una serie di incontri e convegni che, giovedì 31 agosto e venerdì 1° settembre, verranno ospitati a Palazzo Tursi.

"Si tous les Ports du Monde" è una rete di città e regioni incontrata sui temi dell'economia, soprattutto portuale, e della cultura e il principale obiettivo è creare le condizioni per scambi, collaborazioni e opportunità di mercato e investimenti.

L'evento avrà diversi momenti di presentazione di Genova ai rappre-

sentanti delle altre città e agli imprenditori presenti, nonché incontri business-to-business per aziende organizzati da WTC Genova (Camera di Commercio) e Confindustria.

Fra le aziende che hanno confermato la propria presenza vi saranno: Edf Sistemi Energetici, Cabinet Vaughan, Now World Energy, il quotidiano Ouest France (che vanta la maggiore tiratura e diffusione fra i quotidiani francesi), Nagoya Toyopet (con sede in Giappone ed è un'industria legata alla nautica), Caisse Régionale de Crédit Agricole e Toyota.

Fondata nel 1997 su iniziativa delle città di Saint-Malo, Cadice, Glasgow, Dublino e Genova, la Rete si è estesa gradualmente sino a com-

prendere venti città e regioni portuali di tredici Paesi di Europa, Nord America, Asia e Africa. Oltre alle amministrazioni locali, ne fanno parte imprese, associazioni culturali e importanti realtà economiche o imprenditoriali. Una nuova opportunità di confronto e di dialogo a livello internazionale per Genova, alla ripresa dopo la pausa estiva e in previsione delle imminenti sfide dell'autunno. L'asse Genova-Savona fa infatti leva sul potenziamento delle infrastrutture per rivendicare con i traffici la sua vocazione di "porto d'Italia", così come a più riprese indicato dal governo.

(r.e.)

CEMPROEVOLUZIONE DELIBERATA

# «Legame sempre più forte tra Genova e il Marocco»

Botta: «Il Paese ha puntato sulle zone franche per sviluppare i traffici con i porti europei»

«IL MAROCCO è la vera sorpresa tra i Paesi africani legati al porto di Genova attraverso i traffici via mare». Secondo Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, lo scambio tra le banchine del capoluogo ligure e Rabat è progressivamente aumentato grazie alle misure adottate dal governo africano che ha agevolato investimenti industriali stranieri soprattutto attraverso la creazione di zone e franche. «In breve tempo - commenta il direttore dell'associazione che rappresenta gli spedizionieri genovesi - l'istituzione di aree economiche speciali ha permesso al Marocco di rafforzare i rapporti economici con l'Europa ed anche con gli operatori attivi nel settore marittimo». «Per quanto riguarda la categoria degli spedizionieri - prosegue Botta - sono diverse le aziende che negli ultimi tempi hanno rafforzato i rapporti di lavoro con Rabat, così come sono aumentati i traffici via mare tra i principali scali marocchini e Genova». Nel 2016 il governo maroc-

chino ha avviato un potenziamento delle proprie infrastrutture portuali con l'obiettivo di incrementare gli scambi commerciali diretti specialmente verso l'Europa. Tra gli scali nazionali che il Marocco ha intenzione di rafforzare, grazie anche a investimenti di gruppi privati, c'è Casablanca, che potrà contare su fondi per 350 milioni di euro da utilizzare fino al 2020. Ma non c'è solamente la capitale economica del Paese. L'altro porto che il Marocco vuole consolidare è quello di Nador, situato a dieci chilometri di distanza da Melilla, nel bacino del Mediterraneo. C'è poi Tanger Med, principale scalo contenitori del Paese che dal 2007 ad oggi ha più che quadruplicato il proprio volume di traffico. Le merci movimentate nel corso del 2016 dalla totalità dei porti marocchini è stata pari a 121,1 milioni di tonnellate, con un incremento dell'8,6% rispetto all'anno precedente. L'Agence Nationale des Ports (Anp) ha spiegato che l'aumento è stato trainato dal-

l'andamento del traffico nazionale (+9,7%). L'export dell'automotive (+11,5%), dell'aerospaziale (+14,6%) e dell'elettronica (+6,7%) hanno girato tutti in positivo. Lo scorso anno i porti gestiti dalla Anp hanno movimentato un traffico pari a 1,155 milioni di teu, segnando una crescita del 12,9%. Casablanca si conferma primo porto del Marocco. Nel primo trimestre del 2017 i porti marocchini hanno invece movimentato 31,6 milioni di tonnellate di merce (+11,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno). Il traffico di importazione è stato pari a 13,5 milioni di tonnellate (-2,2%), quello di esportazione a 8,5 milioni di tonnellate (+23,5%), il traffico di trasbordo movimentato nel porto di Tanger Med è stato pari a 8,5 milioni di tonnellate (+31,8%) e il traffico di cabotaggio a 1,1 milioni di tonnellate (-3,4%).

«Anche Tunisia, Egitto e Algeria sono Paesi con i quali il porto di Genova ha rapporti commerciali ormai consolidati da anni - prosegue Botta

- visto che l'area africana di maggiore interesse per il nostro scalo è certamente quella del Maghreb. «Un discorso differente - aggiunge il direttore generale degli spedizionieri genovesi - va invece fatto per la Libia dove la situazione di instabilità politica del Paese ha frenato notevolmente l'interscambio commerciale con l'Italia. Il traffico mercantile fra Genova e l'Africa settentrionale ha continuato a crescere negli ultimi dieci anni. Hanno segnato positivo container (da 1,4 a 1,7 milioni di tonnellate fra 2007 e 2016) e convenzionale più ro-ro (da 1,2 a 1,5 milioni di tonnellate), mentre a soffrire è stato soltanto il traffico delle rinfuse liquide. In termini di tonnello, il tracollo di petrolio e affini (da 7,6 a 3,5 milioni di tonnellate) incide in maniera significativa sul dato complessivo (sceso da 10,7 a 6,8 milioni di tonnellate fra 2007 e 2016). Quasi irrilevante su queste rotte la movimentazione di rinfuse solide, soggetta a oscillazioni vistose di anno in anno, ma mai superiore a 260 mila tonnellate annue.

BRUNO PISANO (SISTEMA PORTO) PROMUOVE LE PRECEDENTI GESTIONI

## «La Spezia, modello da mantenere»

I dati positivi del primo semestre (+14 per cento) favoriti dal dialogo fra operatori e istituzioni

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Il porto della Spezia si avvia a terminare l'anno superando 1,4 milioni di teu movimentati. Una crescita del 14 per cento che corrisponde all'andamento del porto nei primi sei mesi e che la nuova presidente dell'Autorità di sistema portuale, Carla Roncallo, ha accolto con soddisfazione: «Fino a poco tempo fa si diceva che il porto avesse ormai raggiunto le sue massime possibilità in attesa dei nuovi ampliamenti, invece potrebbe non essere così». Bruno Pisano, presidente di Sistema porto (associazione che riunisce agenti marittimi, spedizionieri e doganalisti spezzini) oltre che di Assocad, conferma il momento positivo, ma invita a considerare anche la delicatezza dell'attuale momento per lo scalo spezzino.

«Nel 2016 - ricorda Pisano - il porto ha vissuto alcune situazioni traumatiche, che hanno riguardato da un lato la tragica fine del manager di La Spezia container terminal (Lset), Marco Simonetti, e dall'altro le vicende giudiziarie che hanno coinvolto l'Autorità portuale. Necessariamente l'improvviso cambio ai vertici sia dell'Authority

sia di Lset ha creato una situazione particolare. Sono arrivate persone nuove che hanno un piglio positivo e idee chiare, ma siamo in un momento di passaggio che naturalmente crea difficoltà. L'importante è mantenere la voglia di dialogo e di fare sistema, caratteristica tradizionale dello scalo».

Dal punto di vista dei traffici, può confermare il momento positivo segnalato dall'Authority?

«Indubbiamente c'è stato un incremento, i numeri sono positivi. In parte questo è dovuto al transhipment; in parte, ed è la parte più interessante per gli operatori, ai traffici in import-export e ai container pieni che passano per il porto. E' un dato che fa piacere, che testimonia la tenuta del porto della Spezia, del modello che si è consolidato negli anni e che, appena si manifestano segnali di ripresa economica, permette di cogliere le opportunità». Pensa anche lei, come la presidente Roncallo, che il porto non abbia ancora raggiunto la saturazione?

«E' un tema annoso che riguarda la messa in opera del piano regolatore portuale. Ci sono oscillazioni nei traffici legate allo stato di salute del-

l'economia nazionale. Ma il salto di qualità si avrà quando saranno disponibili le nuove aree previste dal piano regolatore portuale, che consentiranno allo scalo di sfruttare pienamente le proprie potenzialità. Se rimaniamo così, è difficile che il porto cresca ancora. Gli interventi strutturali sono positivi, ma non bastano. Dopo un periodo di stagnazione dell'economia nazionale, fa piacere che il porto colga l'opportunità della ripresa, dimostrando che il modello creato nel corso degli anni è credibile. L'auspicio adesso è però di fare il salto di qualità. La partita vera, per lo scalo, sono gli ampliamenti».

Hanno fame di spazi sia le crociere sia i container. Chi deve favorire l'Authority?

«In un porto moderno devono convivere più anime. La Spezia è un porto efficiente sia per le merci sia per i passeggeri. E' normale che ogni modifica apra un dibattito. Ma entrambi sono opportunità per la città e per il territorio e su questo punto c'è assoluta unità d'intenti. Il piano regolatore dà occasioni di sviluppo a entrambi i traffici».

Quando entrerà a regime il retroporto di Santo Stefano

Magra?

«Quello del retroporto è un tema fondamentale per gli operatori, che puntano sulla piattaforma di Santo Stefano. E' un allungamento naturale della banchina portuale. Permette di offrire servizi logistici oltre a quelli di carico e scarico delle navi. L'Autorità di sistema portuale ne ha colto l'importanza e ci sta lavorando, come aveva fatto la precedente gestione dell'Authority. Infrastrutture doganali, scanner, postazioni di controllo veterinario e doganale sono già allestiti e si lavora per cominciare a farli partire al più presto. Date precise per l'inaugurazione non ne abbiamo avute, ma pensiamo che sia una questione di mesi, fra la fine del 2017 e il principio del 2018. Non ci aspettiamo tempi lunghissimi».

Com'è il vostro rapporto con l'Agenzia delle dogane sul tema dei fast corridor?

«Il tema dei corridoi è aperto. Ci sono porti in cui le banchine sono un punto di transito da abbandonare nel tempo più veloce possibile. Alla Spezia, il progetto di Santo Stefano è invece in contrapposizione coi fast corridor e offre un retroporto efficiente alla merce».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

SPEDIPORTO DENUNCIA ATTESE DI UNA SETTIMANA PER I DEPERIBILI

## «Controlli sanitari lenti, a Genova merce a rischio»

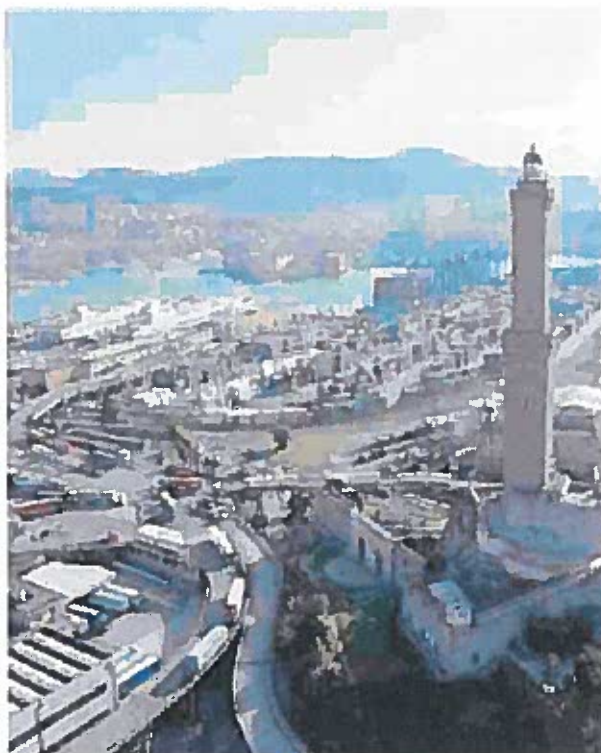
Appello perché il governo emani il decreto sullo sportello unico

ALBERTO GIHARA

**GENOVA.** La mancata attuazione dello sportello unico, previsto dalla legge di riforma portuale, e il mancato coordinamento fra dogane e i vari controllori sanitari operativi in banchina provocano ritardi alla merce che nel porto di Genova possono arrivare fino a una settimana. Lo denuncia l'associazione genovese delle case di spedizione, Spediporto, che segnala anche una carenza di personale per questo tipo di controlli sanitari nel maggior porto italiano.

«La sofferenza maggiore - spiega Giampaolo Botta, direttore di Spediporto - è quella che si registra nei servizi di controllo sanitario, veterinario e fitopatologico. Qui i tempi durante l'estate diventano particolarmente lunghi. Ma la merce non va in vacanza, ha bisogno di una grande celerità».

L'articolo 20 del decreto legislativo 169/2016 (riforma portuale) ha creato lo sportello unico nei porti italiani. Ma manca l'ultimo passaggio, come spiega ancora Botta: «Manca il decreto attuativo interministeriale. facciamo le leggi, ma poi queste non vengono applicate. Il rischio è di avere leggi dormienti, finte. Occorre evidenziare al governo che bisogna sbloccare lo sportello unico con un decreto che dia corso all'assegnazione all'Agenzia delle dogane del coordinamento dell'attività di tutti gli uffici di presidio in porto». Fra l'altro i controlli a cui fa riferimento Spediporto



Il porto di Genova

sono riferiti a tipologie di merce particolari e molto delicate, che richiederebbero un'efficienza ancora maggiore, piuttosto che rallentamenti. «Il coordinamento dell'Agenzia delle dogane su tutti i controlli in porto garantirebbe tempi certi a quelle tipologie di merce che soffrono di più per eventuali tempi lunghi di attesa, perché sono merci deperibili che hanno bisogno di essere avviate a consegna rapidamente».

La denuncia di Spediporto arriva in un periodo partico-

larmente critico per la consegna di questo tipo di merce. «L'assenza di un sistema efficiente - spiega ancora Botta - si manifesta nei periodi di picco. Durante il periodo estivo beni come frutta e verdura hanno subito forti ritardi per assenza del fitopatologo o per ritardi nei controlli. Abbiamo avuto anche casi di attesa superiore a una settimana».

Le criticità si sarebbero acuite negli ultimi mesi per una carenza di personale, che gli operatori giudicano importante, con l'istituto fitopato-

logico «ridotto a due persone con competenza sui porti di Genova e Savona. Immaginare che da soli possano coprire un'area così vasta e importante è impossibile».

Anche Confetra ha sollecitato l'attivazione dello sportello unico, che consentirebbe, secondo la legge, «controlli in import e in export delle varie Amministrazioni (sanitari, fitopatologici, veterinari, ecc.) da svolgere contemporaneamente e nello stesso luogo con tempistiche precise: 1 ora per i controlli documentali, 5 ore per quelli fisici. Fino ad oggi però tutto è ancora sulla carta».

Lo sportello unico prevede l'assegnazione all'Agenzia delle dogane del coordinamento di 62 tipi di controllo svolti dalle 18 amministrazioni che a vario titolo sono interessate all'import/export della merce nei porti e aeroporti italiani. Il testo del regolamento attuativo è stato inviato al principio di quest'estate dalla dogana all'ufficio legislativo del ministero dell'Economia, che dovrebbe approvarlo di concerto con il ministero dei Trasporti, per poi pubblicarlo in Gazzetta ufficiale. Il decreto indica i principi per estendere il dialogo telematico a tutte le amministrazioni, ma anche la possibilità di creare spazi nei porti in cui le diverse amministrazioni possano comunicare fra loro e coordinare i controlli. Il regolamento sbloccerebbe fondi per 60 milioni di euro, in parte statali, in parte dall'Unione europea.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

abbonamento: 101948

DOPO L'ESTATE RIPRESA IMPEGNATIVA PER IL PRESIDENTE SIGNORINI

## Adsp Genova: «Pronti a sciogliere i nodi»

Sul tavolo concessioni, riparazioni navali, viabilità e realizzazione del nuovo Piano triennale

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mar Ligure occidentale, Paolo Signorini, affida a un testo pubblicato sul sito dell'Authority le priorità del suo mandato al ritorno dalle ferie. L'estate ha lasciato in sospeso alcune questioni spinose, prima di tutto il futuro del terminal Rinfuse e il futuro dell'Ente bacini. Per quest'ultimo sono state definite le linee guida, ma non ancora il bando di gara. Signorini deve dimostrare di potersi muovere rapidamente e con le mani libere per rilanciare lo scalo. Il presidente sottolinea i primi risultati raggiunti: «Nei primi cinque mesi di operatività dell'Authority - spiega in un testo redatto di propria mano - sono stati definiti dal Comitato di gestione molti dossier avviati dalle precedenti gestioni:

concessioni demaniali nel bacino di Sampierdarena, assegnazione della concessione per la gestione dei cinque bacini di carenaggio di Genova, assegnazione delle aree industriali ex Piaggio, programmazione, finanziamento e sblocco dei lavori e delle progettazioni per il prossimo triennio, tra cui la piattaforma di Vado Ligure, la nuova torre piloti e la diga foranea di Genova». Alcuni di questi dossier in realtà sono stati definiti, ma non ancora chiusi.

Il presidente spiega di aver voluto rafforzare il funzionamento interno dell'Adsp prima della ripresa dei lavori a settembre: «Sono stati adottati tutti i principali strumenti di funzionamento dell'Ente: bilancio di previsione 2017, consuntivi 2016, pianta organica, funzionigramma, Piano operativo triennale 2017-2019, organismo indipenden-

te di valutazione, Regolamento con i criteri per il reclutamento del personale, primi avvisi per la selezione di dirigenti nelle aree tecnica e demaniale, allestimento del nuovo sito internet». Inoltre Signorini ricorda le decisioni prese riguardo alle società partecipate: «È stata definita la composizione dei consigli d'amministrazione delle principali aziende tra cui l'aeroporto, Porto antico e Vio (interporto di Vado Ligure, ndr)». La riorganizzazione dell'Authority secondo il presidente farà da trampolino ai prossimi appuntamenti che aspettano l'Authority. «Anche - scrive Signorini - grazie a queste misure di rafforzamento interno, a partire dai primi di settembre gli sforzi dell'Authority si concentreranno sull'adozione dei provvedimenti amministrativi di attuazione delle predette de-

cisioni del Comitato di gestione, sulla assegnazione degli spazi della darsena nautica, sulla definizione delle iniziative di riqualificazione dei waterfront portuali di Genova, Savona e Vado d'intesa con la Regione e con i Comuni».

Viene inoltre annunciato un lavoro di «monitoraggio delle progettazioni e dei lavori nell'ambito del sistema portuale relativi sia alle opere a mare sia alle infrastrutture di accessibilità via terra». Nessun riferimento diretto viene fatto alle due questioni più calde del porto. Ente Bacini è in agitazione contro le linee guida della privatizzazione ancor prima che esca il bando di gara vero e proprio. I portuali della compagnia Pietro Chiesa sono in cassa integrazione in attesa che riparta l'attività del terminal Rinfuse. Aldo Spinelli ha proposto di portare lì i traghetti, ma serve un cambio di destinazione d'uso.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## Città portuali del mondo riunite a Genova

"Si tous les Ports du monde", assemblea generale

(ANSA) - GENOVA, 29 AGO - Dal 30 agosto al 3 settembre l'assemblea generale della rete internazionale "Si tous les Ports du monde", approderà a Genova - città che per l'anno 2017 è stata scelta per ricoprire il ruolo della presidenza - con una serie di incontri e convegni che, giovedì 31 agosto e venerdì 1° settembre, verranno ospitati a Palazzo Tursi. "Si tous les Ports du Monde" è una rete di città e regioni incentrata sui temi dell'economia, soprattutto portuale, e della cultura e il principale obiettivo è creare le condizioni per scambi, collaborazioni e opportunità di mercato e investimenti. L'evento avrà diversi momenti di presentazione di Genova ai rappresentanti delle altre città e agli imprenditori presenti, nonché incontri business-to-business per aziende organizzati da WTC Genova (Camera di Commercio) e Confindustria. Fra le aziende che hanno confermato la propria presenza vi saranno: EDF Sistemi Energetici, Cabinet Vaughan, New World Energy, il quotidiano Ouest France (che vanta la maggiore tiratura e diffusione fra i quotidiani francesi), Nagoya Toyopet (con sede in Giappone ed è un'industria legata alla nautica), Caisse Regional de Credit Agricole e Toyota. Fondata nel 1997 su iniziativa delle città di Saint-Malo, Cadice, Glasgow, Dublino e Genova, la Rete si è estesa gradualmente sino a comprendere venti città e regioni portuali di tredici Paesi di Europa, Nord America, Asia e Africa. Oltre alle Amministrazioni locali, ne fanno parte imprese, associazioni culturali e importanti realtà economiche e imprenditoriali.

## A Genova, dal 30 agosto, l'assemblea generale della Rete Internazionale delle città portuali

(FERPRESS) – Genova, 29 AGO – Dal 30 agosto al 3 settembrel'Assemblea Generale della rete internazionale "Si tous les Ports du Monde", approderà a Genova – città che per l'anno 2017 è stata scelta all'unanimità per ricoprire il ruolo della presidenza – con una serie di incontri e convegni che, giovedì 31 agosto e venerdì 1° settembre, verranno ospitati a Palazzo Tursi. Lo si apprende da una nota del Comune di Genova.

**"Si tous les Ports du Monde" è una rete di città e regioni incentrata sui temi dell'economia, soprattutto portuale, e della cultura. Il suo attuale principale obiettivo è quello di creare le condizioni per scambi e collaborazioni oltre ad individuare opportunità di mercato e investimenti.**

L'evento avrà diversi momenti di presentazione di Genova ai rappresentanti delle altre città e agli imprenditori presenti, nonché incontri business-to-business per aziende organizzati da WTC Genova (Camera di Commercio) e Confindustria. Fra le aziende che hanno confermato la propria presenza vi saranno: EDF Sistemi Energetici, Cabinet Vaughan, New World Energy, il quotidiano Ouest France (che vanta la maggiore tiratura e diffusione fra i quotidiani francesi), Nagoya Toyopet (con sede in Giappone ed è un'industria legata alla nautica), Caisse Regional de Credit Agricole e Toyota.

Fondata nel 1997 su iniziativa delle città di Saint-Malo, Cadice, Glasgow, Dublino e Genova, la Rete si è estesa gradualmente sino a comprendere venti città e regioni portuali di tredici Paesi di Europa, Nord America, Asia e Africa. Oltre alle Amministrazioni locali, ne fanno parte imprese, associazioni culturali e importanti realtà economiche e imprenditoriali.

# Il Secolo XIX

---

PARLA L' ARMATORE A CAPO DEL GRUPPO MSC: «IL PORTO DI GENOVA DEVE MUOVERSI, SENNÒ PERDE POSTI DI LAVORO»

## «Stx France? Per ora resterà dello Stato»

*Aponte: «Parigi non farà marcia indietro». Il mercato? «Una battaglia che si combatte coi volumi»*

GENOVA. Tra Parigi e Genova c' è molta meno distanza di quanto ci si immagini. Soprattutto se si passa da Ginevra.

Gianluigi Aponte è lo shipping: ha fondato e guida uno dei gruppi armatoriali più grandi al mondo. Msc è cargo, crociere e porti. Quando parla in pubblico - quasi mai - ne tengono conto anche i governi, non solo le Autorità portuali. Per questo quando spiega che secondo lui «Stx France alla fine resterà nelle mani dello Stato» non è una previsione da analisti ed è più di un auspicio. È una questione di dimensione, come quando racconta che sono i volumi a fare il mercato e decretano «il successo o la morte di un terminal. E i volumi li abbiamo noi». Il futuro dell' armamento italiano e la guerra dei noli. E poi Genova che deve darsi una svegliata.

È passato un mese da quando aveva tuonato contro l' ingresso di Fincantieri in Stx France. È cambiato qualcosa: la Francia ha nazionalizzato e ora ci sono nuove trattative.

**Lei è rimasto sulle sue posizioni?**

«Tocca al governo francese trovare la soluzione. Per me, per l' industria cantieristica in generale, se Fincantieri dovesse entrare nella maggioranza di Stx France, sarebbe negativo».

**Ma lei è disponibile ad entrare nel capitale?**

«Sì siamo disponibili, ma visto come sono andate le cose, non credo che il governo francese farà marcia indietro. Né con noi, né con Fincantieri. Ormai è tardi: l' operazione si poteva fare prima di nazionalizzare il cantiere, ora il problema è stato troppo chiacchierato».

**E quindi secondo lei come finisce?**

«Dubito che Fincantieri entri in maggioranza e finisce così che il governo francese tiene il cantiere e poi lo cede al miglior offerente quando lo riterrà opportuno. Non è una brutta soluzione: il cantiere perdeva soldi, ora ha acquisito redditività. In Francia poi lo Stato nell' economia è molto presente».

**Parliamo di armatori: c' è una guerra tra lei e Grimaldi?**

## **-segue-**

---

«Non c'è una guerra a nessuno, è una guerra di noli: io sono diventato ciò che sono, difendendomi. In questo momento c'è un attacco da parte di tutti, non solo di Grimaldi, perché lo spazio e il carico sono quello che sono. Possiamo combattere questa battaglia solo aumentando i volumi e noi cerchiamo di aumentare anche la taglia delle navi».

### **Che giudizio dà di quello che è successo in Confitarma?**

Anche le sue compagnie sono uscite dall'associazione...

«Penso siano state delle scelte giuste: noi vogliamo un'organizzazione di tutti che faccia gli interessi di tutti. E apparentemente la Confitarma di prima non era così. Serve invece un'associazione indipendente.

La divisione è stata giusta: noi andremo avanti nell'interesse di tutti».

### **Ci sarà una nuova associazione?**

«Creeremo una nuova associazione: o entreremo in **Fedarlinea** o modificheremo **Fedarlinea**. Ma è chiaro che serve un'altra confederazione rispetto a Confitarma».

Msc è in piena espansione nei porti italiani. Molti competitor sono preoccupati.

«Guardi, è normale: noi ci espandiamo perché abbiamo volumi. Nessuno ha i nostri volumi. La nostra espansione a livello italiano è un beneficio anche per il Paese. Se non ci espandessimo qui, lo faremmo altrove. Comandiamo noi, perché comandano i volumi. Chi ha i volumi è quello che si può permettere di far vivere un terminal o di farlo morire se si sposta da quel terminal. Meno male che ci siamo e che abbiamo questo spirito di aiutare l'Italia: noi creiamo posti di lavoro».

### **A proposito: sul terminal rinfuse che progetti avete?**

«Le rinfuse stanno diminuendo e farle dentro il porto storico dove c'è turismo, dove attraccano anche gli yacht, mi sembra il posto meno indicato.

Nel passato poteva essere diverso, ma un domani le rinfuse dovrebbero essere spostate in un porto più commerciale. Genova nel futuro dovrebbe operare con merce "più pulita", come i container o i rotabili, ma non avere a che fare con le rinfuse».

L'Authority ha inviato l'autorizzazione a operare con container e traghetti all'Avvocatura di Stato.

«Giusto, bisogna rispettare la legge. A me risulta che l'Avvocatura si sia espressa in modo favorevole per operare con i traghetti».

### **Msc cosa farà di quegli spazi?**

«Andiamo intanto avanti con Spinelli che porta traffico. Poi lo faremo anche noi quando espanderemo Gnv: vogliamo far crescere la compagnia e gli spazi attuali potrebbero non bastare: abbiamo già ordinato 4 navi da 2.500 passeggeri e 3.500 metri lineari».

### **Preoccupano i tempi?**

«Serve un porto dinamico e così deve essere l'Authority che ora deve muoversi per attivare l'attività, perché si rischia di dover mandare il personale in cassa integrazione.

Per fortuna Spinelli ha i volumi per poter attivare il terminal, così faremo anche noi in futuro e le persone potranno continuare a lavorare. Sarebbe un peccato se le autorità rallentassero questo fenomeno positivo».

Verso il via libera sulle aree

## Terminal Rinfuse, Signorini: «Dall' Avvocatura parere confortante»

GENOVA. L' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona ha ricevuto ieri pomeriggio il parere sostanzialmente positivo dell' Avvocatura di Stato a proposito della delibera, ritirata a luglio da Palazzo San Giorgio, per l' approvazione del cambio di destinazione d' uso (da rinfuse a rotabili) richiesto dalla società Terminal Rinfuse Genova (Trge: gruppo Spinelli 44%, Msc di Gianluigi Aponte 36%, gruppo Ascheri 20%). Il parere era stato sollecitato dalla stessa Adsp pochi giorni prima di ferragosto e reso noto ieri dal Secolo XIX. «Abbiamo ricevuto il parere dall' Avvocatura - commenta Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Adsp - che direi essere confortante per l' esito positivo della delibera. Nel parere sono contenute alcune indicazioni, per cui lavoreremo sulla delibera in modo da presentarla al Comitato di gestione di settembre». Sulla documento il Comitato aveva espresso perplessità in una prima seduta, poi anche alla luce del profilarsi di possibili ricorsi l' Adsp preferì ritirarla per sottoporla all' Avvocatura.

# Il Secolo XIX

---

PRIMO INCONTRO TRA ENTI PUBBLICI E OPERATORI

## Asfalto e varchi, prove di rivoluzione in porto

*L'ipotesi: un riordino generale nel Bacino di Sampierdarena per evitare code e biviacchi*

GENOVA. Primo incontro ieri al varco di San Benigno tra enti pubblici e operatori portuali per la ri-sistemazione del nodo viario del Bacino di Sampierdarena del porto di Genova. L'ipotesi di lavoro proposta dall'Autorità di sistema portuale Genova-Savona prevede una risistemazione dell'entrata e dell'uscita dai varchi del porto storico, quelli di San Benigno e Ponte Etiopia: obiettivo è snellire i flussi di traffico all'interno dello scalo - senza impattare sulla viabilità esterna - evitare gorgi di tir nelle ore di punta (nel breve termine) e biviacchi domenicali in attesa della riapertura dei varchi (nel medio-lungo).

Il processo sarà accompagnato da un'operazione di riasfaltatura del manto stradale e di bonifica di alcune aree critiche - Sopraelevata portuale in primis - dove da anni giacciono carcasse di semi-rimorchi e insistono parcheggi semi-tollerati a causa della scarsità di spazio nello scalo ligure e nelle aree circostanti.

Nel dettaglio, l'ipotesi allo studio dell'Authority prevede una modifica del transito ai varchi: traffico internazionale in entrata e uscita solo da San Benigno, che nel disegno dell'agenzia

delle Dogane sarà raddoppiato da due a quattro corsie con l'entrata in servizio di un nuovo scanner che permetterà un più rapido controllo delle merci; traffico nazionale (quindi autocisterne e cabotaggio) in entrata (ma non uscita) da Ponte Etiopia, da cui sarebbe consentito invece in uscita il traffico privato (veicoli e container vuoti a rimorchio).

La viabilità potrebbe prevedere, una volta effettuati gli sgomberi, un'unica corsia in direzione Levante - Ponente lungo viale Africa (l'arteria centrale del Bacino di Sampierdarena), e un'unica corsia in direzione Ponente - Levante lungo la Sopraelevata portuale.

Il sistema di entrata e uscita dai varchi dovrebbe essere plasmato sul modello organizzato presso il Psa Terminal di VoltriPra', «e questo - spiega Luciano Boselli, dirigente dell'Adsp con l'utilizzo della piattaforma informatica portuale, garantirebbe un migliore controllo del traffico» così da evitare nel tempo ingorghi o biviacchi di camionisti nel fine settimana in attesa di caricare la merce.

«L'obiettivo è quello di rendere più efficienti traffico e controlli, senza impattare sul traffico della città, elicoidale in particolare» aggiunge Franco Letrari, direttore regionale dell'Agenzia dogane. L'incontro, che si aggiornerà a settembre, ha messo di fronte enti pubblici (oltre ad Adsp e dogana, Guardia di Finanza, Capitaneria di porto e Comune - quest'ultimo sollecitato dal presidente di Saimare,

**-segue-**

---

Bartolomeo Giachino) e rappresentanti di spedizionieri di varco (con Giampaolo Botta per Spediporto) e terminalisti (Leopoldo Da Passano, Confindustria).

*ALBERTO QUARATI*

# Corsini convoca il Comitato di Gestione

LIVORNO – Come preannunciato nel nostro ultimo numero dal presidente Stefano Corsini è stato convocato il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale Livorno-Piombino per il 4 settembre prossimo escludendo, su autorizzazione del ministero competente, il sindaco di Livorno.

# Informazioni Marittime

---

## AdSP Alto Tirreno, il 4 settembre si insedia il Comitato di Gestione

E' stata convocata per lunedì 4 settembre la prima seduta del Comitato di Gestione dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**. Il Comitato, si legge in una nota dell'Authority, è stato convocato in composizione provvisoria con i membri designati dalla Regione Toscana, dal Comune di Piombino e dalla Direzione marittima della Toscana.

Il Sindaco di Livorno, infatti, pur avendo il TAR Toscana respinto la sua richiesta di sospensiva, ha reiterato la propria designazione non ritenendo di indicare un diverso componente di sua competenza, conforme allo spirito e alla lettera della legge di riforma, così come richiesto dalla nota dell'Adsp non sospesa dal TAR.

Il ministero vigilante ha formalmente assicurato, in pendenza della decisione di merito del TAR, circa la legittimità della costituzione del Comitato con i componenti le cui designazioni sono state accolte e che rappresentano la maggioranza dell'organo collegiale, nonché circa la piena operatività dell'organo medesimo. A seguito del recente insediamento del Collegio dei revisori dei conti, conclude la comunicazione dell'ente portuale, la governance dell'AdSP può quindi considerarsi completa.

## PORTI

### A Livorno e Piombino aumentano i traffici

**LIVORNO.** Aumentano i rotabili e le auto nuove a Livorno, crescono i traghetti a Piombino. È questo il quadro che emerge dall'analisi dei dati statistici promossa dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Le informazioni disponibili sono ancora parziali, manca per esempio per Livorno il dato definitivo sulle tonnellate di merce complessivamente movimentate, ma le cifre già raccolte rilevano lo stato di buona salute del sistema portuale dell'Alto Tirreno. Che sul fronte dei rotabili continua a macinare risultati positivi. Nel solo scalo labronico questo settore ha fatto registrare un aumento del 12,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Complessivamente sono stati sbarcati/imbarcati 214.846 mezzi commerciali. E ci sono state variazioni positive anche per le auto nuove: ne sono state movimentate 350.651, con un aumento considerevole del 16,7%. Se tale andamento dovesse proseguire anche nei prossimi mesi, per entrambi i settori si potrebbero registrare nuovi record di traffico.

A Piombino, tra bus turistici, automobili e veicoli commerciali, sono transitate tra gennaio e giugno 385.597 unità (bottino che sale a quota 567.928 se si prende in esame anche il mese di luglio, che ha fatto registrare 182 mila movimentazioni). In sette mesi, insomma, si è registrato un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2016 (+5,3% se si considera il semestre). L'Isola d'Elba ha totalizzato uno score di poco inferiore, con 516.905 veicoli movimentati tra gennaio e luglio (22 mila in più rispetto ai 494.698 dello scorso anno).

Le buone prestazioni sul fronte dei rotabili si uniscono ai numeri significativi del sistema portuale nel settore dei traghetti: i primi sei mesi del 2017 confermano il primato acquisito da Piombino a livello nazionale, dove si è registrato un incremento dell'8,34% rispetto al 2016.

## Alto Adriatico, Livorno cresce nei passeggeri

**L**ivorno. Il sistema portuale dell'Alto Tirreno consolida le sue performance alla voce "passeggeri". Nei primi sei mesi del 2017, spiega l'Authority, da sottolineare in particolare i numeri di Piombino (quarto scalo in Italia nel settore), dove si è registrato un incremento dell'8,34 per cento rispetto allo stesso periodo del 2016: nel complesso si sono registrate 1.255 milioni di presenze, che salgono a 1.870 milioni se si prendono in

*segue in ultima pagina*

### Livorno cresce

considerazione il periodo gennaio-luglio (su sette mesi l'incremento è stato del 6,6%). Buone notizie anche per Livorno con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016 (+2,9%).

Sul fronte rotabili, solo scalo labronico ha fatto registrare un aumento del 12,2 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Complessivamente sono stati sbarcati/imbarcati 214.846 mezzi commerciali. E ci sono state variazioni positive anche per le auto nuove: ne sono state movimentate 350.651, con un aumento considerevole del 16,7%. Se tale andamento dovesse proseguire anche nei prossimi mesi, per entrambi i settori si potrebbero registrare nuovi record di traffico.

# Livorno, si draga l'ingresso sud

LIVORNO – Era stato annunciato: la gara per il dragaggio della bocca sud del porto, assegnata a metà primavera all'ATI tra Sales e Sidra, sarebbe slittata a fine estate. E così sarà: si parte ad ottobre, secondo le ultime indicazioni da palazzo Rosciano, con l'obiettivo di togliere tra 330 e 400 mila metri cubi di fanghi e di "panchina", il particolare fondale livornese più consistente dei sedimenti. Il tutto andrà a completare la capacità della seconda vasca di colmata fuori dalla darsena Toscana, coadiuvando al suo consolidamento specie con la "panchina".

Prima di andare in pensione, quest'estate, il dirigente del settore ambiente dell'Authority livornese ingegner Giovanni Motta aveva portato a conclusione la gara, accettando anche la proposta dell'ATI vincitrice di utilizzare una draga autopropulsa ed autocaricante, invece di piazzare una lunga e sotto certi aspetti costosa condotta tubolare tra le zone di dragaggio e la vasca di colmata. Con quel tipo di draga, il lavoro sarà più veloce ed è comunque assicurato il transito delle navi anche durante le operazioni.

Il nuovo dragaggio è finalizzato ad allargare l'ingresso sud del porto, senza andare ad incidere sul fondale, che in precedenza era stato già ripristinato a 15 metri. L'obiettivo è invece di fornire alle navi più grandi, in particolare nella manovra di uscita dal porto, più acqua per la virata di quasi 90 gradi necessaria per scapolare sia la diga della Vegliaia sia la testata sud della Curvilinea. Sarà così eliminato uno dei punti più delicati per le manovre delle navi: importante anche in vista del nuovo progetto della Darsena Europa visto che almeno per i primi tempi l'unico ingresso potrebbe rimanere quello della bocca sud.

## -segue-

---

Il consolidamento della seconda vasca di colmata procederà parallelamente a quello della prima, se non precedendolo. Si è infatti conclusa con un non luogo a procedere – totale archiviazione – l'inchiesta della Regione sulle preoccupazioni per eventuali scarichi inquinanti in vasca. E' stato invece accertato che in entrambe le vasche sono stati conferiti solo materiali non inquinanti: il che permetterà anche di consolidare la prima vasca forando il diaframma impermeabile che a suo tempo fu chiesto dal ministero dell'Ambiente, e che tanti problemi ha creato (e ancora crea) per il consolidamento.

# Il legame Autuori-Grimaldi rende l'Africa più vicina

Il legame è strettissimo anche grazie al servizio Med Waf

NEL porto di Salerno, il lavoro di agenzia marittima per le navi del gruppo Grimaldi è svolto dalla Michele Autuori srl. Il gruppo ha preso il controllo della storica agenzia nel 1996, ma al timone operativo ci sono ancora i rappresentanti della famiglia del fondatore, con Ferdinando Autuori nel ruolo di presidente. La Michele Autuori srl svolge l'attività di agente operativo di Grimaldi nel porto di Salerno, mentre come agente commerciale segue un'area più ampia che comprende il centro e sud Italia.

Il porto di Salerno è uno snodo fondamentale nella rete dei servizi marittimi di Grimaldi. Qui si incrociano il servizio Euromed, che collega il Mediterraneo orientale con l'Europa settentrionale, toccando Salerno sia in westbound sia in eastbound, e il servizio Med Waf che unisce l'Italia ai porti dell'Africa occidentale, regione in cui Grimaldi ha una forte e consolidata presenza, a partire dal terminal di Lagos, in Nigeria. «Il Med Waf - spiega Ferdinando Autuori - è il servizio che ha ripreso i collegamenti con l'Africa occidentale, dieci anni fa. Siamo partiti con cadenza ogni quindici giorni, poi ogni dieci e adesso è settimanale. Anche il numero di porti toccati è cresciuto progressivamente nel corso degli anni, con l'aggiunta ad esempio di scali importanti come Casablanca e Dakar». Il servizio Med Waf, che in principio era servito da due navi, è oggi operato con quattro navi, "Repubblica Argentina", "Repubblica del Brasile", "Grande Costa d'Avorio"

e "Grande Ghana". Arriva a Salerno proveniente da Valencia, Marsiglia, Genova e Livorno e prosegue per Casablanca, Dakar, Banjul, Abidjan, Lome, Cotonou e Lagos, da dove riparte per il Mediterraneo. Da Dakar partono diversi collegamenti verso altri porti: per Freetown via Monrovia e Conakry; per Nouakchott; per Libreville via Luanda, Pointe Noire, Douala, Bata/Malabo; e uno per il Sud America che tocca Vitoria, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Asuncion (via Montevideo), Zarate, Paranaguá. Questa linea è utilizzata soprattutto per merci in esportazione dall'Italia verso l'Africa. «La compagnia Grimaldi - ricorda Autuori - è forte nel settore ro-ro e multipurpose, è il terzo vettore mondiale in questo settore. Le navi del servizio Med Waf vengono utilizzate per il trasporto di autovetture, pullman, camion, nuovi e usati. In particolare si sta muovendo bene il mercato dei mezzi nuovi, è un periodo interessante. Inoltre viene spedito e trasportato molto project cargo. Le navi sono attrezzate anche per il trasporto di container da 20 e 40 piedi. La versatilità delle navi del gruppo Grimaldi consente di compensare i diversi livelli di richiesta nei vari periodi per il carico di diversi tipi di merce».

Il servizio è interconnesso con altri della Grimaldi, in particolare con l'Euromed, un altro servizio che tocca l'Africa, questa volta settentrionale, collegandola con il resto del Mediterraneo e l'Europa settentrionale. Euromed è attivo da vent'anni,

al principio con due navi, oggi con cinque. Ha cadenza settimanale e fa perno sul porto di Salerno, che tocca due volte. Da Salerno va a Est verso Pireo, Smirne, Ashdod, Limassol.

Alessandria d'Egitto, poi torna a Salerno e prosegue per Savona, Setubal, Portbury (Bristol), Cork, Esbjerg (Danimarca), Walhamn (Svezia), Anversa, Southampton e chiude il giro su Salerno.

«L'Africa - dice ancora l'agente salernitano - è un continente importantissimo, interessato da un notevole sviluppo demografico e economico. Sconta anche forti instabilità. Ad esempio dieci anni fa la Nigeria era un mercato molto forte, oggi si è indebolito per il terrorismo e per il calo del prezzo del petrolio, che rappresenta la sua maggiore ricchezza. L'aggiunta al servizio del porto di Casablanca è stata molto interessante, perché consente di intercettare anche nel traffico intra-africano. Salerno è un porto nodale per Grimaldi, come Anversa in Europa settentrionale».

**Approdate due Reach stackers**

## Porto di Salerno, si completa parco gru del terminal

**Salerno.** Si completa il potenziamento del Salerno Container Terminal, gestito dal gruppo Gallozzi. Con l'obiettivo di ridurre le attese per le operazioni di carico e scarico, dopo l'arrivo di una gru Liebherr, è il turno di due Reach stackers. Riassumendo, i mezzi meccanici approdati al porto di Salerno sono:

- Una gru Liebherr, in grado di lavorare navi full containers di portata più che doppia rispetto alle attuali;
- Due Reach stackers (foto in alto) full containers, dedicati allo yard export.

Le macchine sono già state assemblate e, da un punto di vista operativo, il terminal garantisce 3

**segue in ultima pagina**

### Salerno, gru

carrelli esclusivi per i full containers, dalle 07:00 alle 19:00, più un quarto carrello di supporto nelle ore pomeridiane.

Il terminal innalza così il limite operativo delle navi che potranno approdare a Salerno, passando da 5/6 mila a 13/15 mila teu. «Va detto - spiega il presidente del Salerno Container Terminal, Agostino Gallozzi - che questi macchinari, dotati di un potenziale di altissimo livello, rivolgono lo sguardo al porto di Salerno come sarà dopo la ristrutturazione: dragaggi, nuova e più ampia imboccatura, gallerie di Porta Ovest. La parte privata risponde alla sfida dei mercati tempestivamente. È indispensabile che la parte pubblica riesca a recuperare molto velocemente il tempo perduto, per non compromettere le positive e brillanti dinamiche di crescita dei traffici

che si sono registrate per ScI e per l'intero scalo di Salerno nel primo semestre dell'anno».

## Salerno Container Terminal schiera tutti suoi nuovi mezzi. Entra in servizio la nuova gru Liebherr

(FERPRESS) – Salerno, 29 AGO – Ripresa con il turbo per il Salerno Container Terminal che ha completato in queste ore il montaggio dei nuovi mezzi meccanici sbarcati agli inizi di agosto. Lo annuncia in una nota la società Salerno Container Terminal.

**Grazie all'entrata in servizio della nuova gru, Liebherr modello LHM 600 versione speciale HR (High Rise, con torre cioè più alta di 12 metri), il terminal del gruppo Gallozzi amplia in modo significativo la dimensione delle navi che è in grado di accogliere.**

Il corpo principale della gru è alto circa 51 metri; il braccio, lungo 60 metri, è incernierato a 31 metri da terra e garantisce una altezza di sollevamento di 45 metri. La cabina dell'operatore è collocata a 37 metri per assicurare la massima visibilità a bordo nave. La speciale versione "High Rise", per la particolare altezza della torre, è dotata di un carro con 104 ruote, più largo di due metri e con due assi in più, rispetto alla versione standard. La gru è equipaggiata con spreader twin-lift da 2 x 32.5 tons, per la movimentazione simultanea di due contenitori, in linea con l'esperienza operativa di SCT. Una seconda gru è prevista entrare in funzione a fine anno e una terza nel 2018.

In queste ore è stato anche completato il montaggio dei due reach stackers di nuova generazione, sempre prodotti dalla Liebherr, mod. LRL 545, consegnati con la stessa nave che ha sbarcato la gru. Grazie a questi mezzi il Salerno Container Terminal è in grado di incrementare ulteriormente le capacità operative dello yard-export, in fase di ricezione dei contenitori in arrivo ai gate-in. Le due nuove macchine sono, sebbene in fase di start-up, già attive presso i piazzali del terminal.

Il piano di potenziamento degli impianti asseconda ed è destinato a sostenere una fase di forte sviluppo del traffico e della clientela del Salerno Container Terminal. In particolare nel secondo trimestre 2017, il terminal ha registrato un incremento record del 27% reso possibile da un rafforzamento dei rapporti con la clientela e anche dall'avvio dei servizi settimanali da/per gli USA attivati da due delle maggiori alleanze dello shipping container (Ocean Alliance e The Alliance), nonché dall'arrivo delle navi del gruppo cinese Cosco sulle rotte per il Regno Unito ed il Nord Europa ed all'upgrading di altri servizi che già scalavano regolarmente il porto.

Con l'entrata in esercizio dei nuovi mezzi, obiettivo prioritario è ora per SCT un incremento ulteriore dei livelli di produttività e quindi una riduzione nei tempi di sosta delle navi in porto.

# Gli Operatori Portuali Salentini indicano a Segretario generale dell'Autorità Portuale di Sistema il dott. Zizzi.

OPS, Operatori Portuali Salentini, anche sulla base delle risultanze dell'incontro svoltosi il giorno 9 agosto scorso con il commissario straordinario del Comune di Brindisi dott. A. Giuffrè, ha ritenuto di dare contenuto alla propria posizione già condivisa con lo stesso commissario, individuando un nominativo espressione del territorio e profondo conoscitore delle problematiche e delle potenzialità del porto di Brindisi.

OPS ritiene che in questa delicata fase di transizione del sistema portuale pugliese, sia necessario e opportuno che i due maggiori porti della nuova Autorità (Brindisi e Bari) si vedano equamente riconosciuti e rappresentati attraverso i rispettivi riferimenti territoriali nei due organi di vertice.

Su queste basi l'associazione, in maniera coesa e con un'assoluta unanimità di consensi e gradimento, ha individuato il dott. Nicola Zizzi, ottenendo la disponibilità del presidente prof. Patroni Griffi ad inserire lo stesso nominativo nella lista di candidati al ruolo di Segretario Generale.

Dal profilo del dott. Zizzi si apprezzano le caratteristiche culturali e professionali, possedute e acquisite nel corso della sua carriera, come idonee per svolgere nel migliore dei modi l'incarico di che trattasi e soddisfa l'esigenza del territorio di Brindisi nell'ambito dell'AdSP senza venir meno a tutte le garanzie di attenzione e di impegno nei confronti degli altri porti costituenti l'Ente, in virtù della sua predisposizione, dimostrata nei diversi incarichi ricoperti, a operare da 'uomo delle istituzioni'.

Si sottolinea che il concetto dell'individuazione di un nominativo che sia espressione del territorio è al di fuori di ogni logica di campanilismo e localismo, i cui limiti sono ben riconosciuti dall'associazione che, sin dalla costituzione ha dimostrato di credere nel sistema auspicando l'unificazione delle due Autorità di Sistema Portuali pugliesi.-

Teodoro Titi Presidente

# Segretario Generale Autorità di Sistema Portuale, l'associazione OPS indica Nicola Zizzi

BRINDISI- "OPS, Operatori Portuali Salentini, anche sulla base delle risultanze dell'incontro svoltosi il giorno 9 agosto scorso con il commissario straordinario del Comune di Brindisi dott. A. Giuffrè, ha ritenuto di dare contenuto alla propria posizione già condivisa con lo stesso commissario, individuando un nominativo e espressione del territorio e profondo conoscitore delle problematiche e delle potenzialità del porto di Brindisi.

OPS ritiene che in questa delicata fase di transizione del sistema portuale pugliese, sia necessario e opportuno che i due maggiori porti della nuova Autorità (Brindisi e Bari) si vedano equamente riconosciuti e rappresentati attraverso i rispettivi riferimenti territoriali nei due organi di vertice.

Su queste basi l'associazione, in maniera coesa e con un'assoluta unanimità di consensi e gradimento, **ha individuato il dott. Nicola Zizzi**, ottenendo la disponibilità del presidente prof. Patroni Griffi ad inserire lo stesso nominativo nella lista di candidati al ruolo di Segretario Generale.

Dal profilo del dott. Zizzi si apprezzano le caratteristiche culturali e professionali, possedute e acquisite nel corso della sua carriera, come idonee per svolgere nel migliore dei modi l'incarico di che trattasi e soddisfare l'esigenza del territorio di Brindisi nell'ambito dell'AdSP senza venir meno a tutte le garanzie di attenzione e di impegno nei confronti degli altri porti costituenti l'Ente, in virtù della sua predisposizione, dimostrata nei diversi incarichi ricoperti, a operare da 'uomo delle istituzioni'.

## **-segue-**

---

Si sottolinea che il concetto dell'individuazione di un nominativo che sia espressione del territorio è al di fuori di ogni logica di campanilismo e localismo, i cui limiti sono ben riconosciuti dall'associazione che, sin dalla costituzione ha dimostrato di credere nel sistema auspicando l'unificazione delle due Autorità di Sistema Portuali pugliesi."

Teodoro Titi

## Stupefacenti a fiumi dalle coste albanesi L'«invasione» con i tir che arrivano al porto

Varie operazioni di polizia hanno fatto sequestrare carichi nascosti nei doppifondi degli automezzi

● Dall'Albania in Italia attraverso il porto di Bari. È una delle principali rotte dell'eroina. Il capoluogo pugliese, in questo caso, non è solo una tappa di un viaggio più lungo, ma è anche destinazione finale. Assunta in forme diverse rispetto al passato, ad esempio anche per inalazione, l'eroina continua ad avere un vasto mercato come dimostrano le numerose indagini coordinate dalla Procura di Bari. Guardia di finanza, Carabinieri, Polizia, tutte le forze di polizia giudiziaria sono impegnate non tanto (o meglio non solo) a reprimere lo spaccio al minuto, quanto piuttosto a ricostruire l'intera filiera del traffico di droga per recidere uno dopo l'altro tutti i tasselli.

Se chi si «buca», certo è meno «visibile» rispetto al passato, in crescita sono gli assuntori di micidiali cocktail di eroina e cocaina. È la materia prima, in Puglia, continua ad arrivare principalmente dal paese delle Aquile, anche grazie a *joint-venture* sempre più collaudate tra trafficanti albanesi e clan baresi. Al punto che, rispetto a quanto accadeva qualche anno fa, arriva «graziosa» dalle nostre parti per poi essere lavorata. Il che significa quantitativi inferiori di prodotto e dunque meno rischi di essere scoperti.

Il dato emerge solo per fare un esempio, da alcune indagini della Dia. Nel 2015 i detective della Direzione investigativa antimafia scoprirono una vera e propria raffineria gestita da albanesi e ricavata in un anonimo appartamento ad Altamura. Sedici le persone arrestate ritenute appartenenti a un gruppo criminale integrato, composto da italiani e albanesi che sarebbe riuscito a creare un solido canale di collegamento per l'importazione di sostanze stupefacenti.

Cucina, bagno, una piccola stanza da letto. Un primo piano anonimo come es-



ne sono tanti anche nella cittadina murghiana, se non fosse che nel soggiorno di questa abitazione era stato allestito il primo laboratorio pugliese per la raffinazione e il confezionamento dell'eroina. A gestirlo, secondo l'accusa, cittadini albanesi che importavano la materia prima dai loro connazionali e che poi vendevano alla malavita locale il prodotto finito per destinarlo infine alle piazze della provincia.

È il salto di qualità realizzato dalla criminalità albanese nell'introduzione di droga in Italia. Perché affrontare un viaggio rischioso con panetti ingombranti, anziché allestire un laboratorio in sede dove lavorare la materia prima, con un principio attivo elevato e quantitativi ridotti, facili da nascondere magari a bordo dei mezzi imbarcati sui

traghetti che partono da Durazzo per arrivare a Bari?

Più indagini dimostrano come ci sia una vera e propria suddivisione dei ruoli: agli albanesi il compito di importare la droga, agli italiani quello di controllo e gestione dello spaccio. Numerosi gli stratagemmi utilizzati per nascondere la sostanza stupefacente. Lo scorso maggio la Guardia di finanza arrestò un cittadino albanese all'interno del porto. Allora la droga, ben sei chili di eroina, era nascosta all'interno di doppiopondi ricavati all'interno delle quattro ruote dell'auto sulla quale l'uomo viaggiava. Un meccanismo certamente ingegnoso quello scoperto dai finanzieri del gruppo Bari. In manette finì un 30enne accusato di traffico internazionale di stupefacenti

**IL PORTO**  
È continuo il «viavai» dei traghetti nel corso di tutto l'anno con i porti dell'est Adriatico. Migliaia di tir in transito fra questi grandi poli doganieri hanno scoperto come utilizzare per introdurre grosse partite di droga in Puglia

Taurianova

## Politica e sviluppo portuale Doppia iniziativa in piazza

TAURIANOVA Due giorni di discussione politica in piazza. Si comincia stasera con un' iniziativa di "Liberi di ricominciare- anno zero", movimento socio-politico-culturale guidato da Michele Gullace. L' evento, che avrà inizio alle 19,30 in piazza Italia, ha come tema quello di "Ri- Cambiare ". La serata comincerà con l' esibizione di musica live di Giulio Candido e Maria Tramontana. Seguirà il salotto della politica sul tema: "Quale futuro per la struttura di emodialisi di ?". Si proseguirà con la degustazione di prodotti di raffinata rosticceria e infine si concluderà con le riflessioni sulla politica locale di Michele Gullace.

Domani sera alle 21, invece, nella stessa piazza si terrà un incontro-dibattito organizzato da Approdonews sul tema: "Porto di Gioia Tauro- Uno scalo da rilanciare". Al convegno in piazza parteciperanno il commissario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli; l' assessore regionale Francesco Russo; il sindacalista della Cgil, Nino Costantino; il segretario nazionale del Sulct, Antonio Pronesti; l' imprenditore Nino De Masi. Il confronto sarà moderato dal giornalista Michele Albanese.(d.z.)

# Sportello unico il Regolamento arriva alle dogane

*ROMA – Il mito dello sportello unico doganale, che ha accompagnato negli ultimi anni l'oggettiva modernizzazione delle dogane italiane, sta forse per diventare realtà. O almeno, ci si sta avvicinando. Secondo informazioni pervenute a Confetra dal comparto ministeriale competente, entro settembre dovrebbe essere varato il tanto atteso regolamento per l'istituzione dello sportello unico. C'è stato giovedì scorso l'OK che mancava dell'ufficio legislativo. Il testo è alla sua stesura definitiva.*

*C'è da essere soddisfatti, è ovvio, di questo sblocco. Anche se, conoscendo come vanno le cose, prima di stappare lo spumante per festeggiare bisognerà vedere come le realtà doganali periferiche – cioè i vari uffici operativi – trasformeranno il regolamento in atti concreti. L'accentramento di tutti i controlli doganali specialistici – da quelli fitosanitari a quelli chimici, tanto per citarne due – comporterà in alcuni casi una vera e propria rivoluzione degli uffici, che già oggi lamentano carenze di organici e di formazione professionale. Per alcune realtà forse l'adottare le nuove disposizioni dello sportello unico sarà più difficile che per altre: ma il passo è stato fatto e starà anche alla capacità manageriale dei vari dirigenti far sì che i tempi di adeguamento non siano, come spesso accade, storici.*

**Antonio Fulvi**

# Bene lo “Sportello”

ROMA – Se n'è parlato tanto, e con grandi speranze: perché la riforma portuale emanata lo scorso anno (d.lgvo 169/16) – ricorda Confetra in una sua nota – ha previsto uno Sportello Unico coordinato dall'Agenzia delle Dogane, competente su tutti i controlli in import e in export delle varie Amministrazioni – sanitari, fitopatologici, veterinari, ecc. – da svolgere contemporaneamente e nello stesso luogo con tempistiche precise: solo un'ora per i controlli documentali, cinque ore per quelli fisici. Un abisso rispetto a quello che accade ancora oggi, malgrado gli aggiornamenti e i riconosciuti sforzi degli uffici doganali periferici.

Fino ad oggi la parte fondamentale della riforma è ancora sulla carta. Così il presidente di Confetra Nereo Marcucci – sottolinea la nota – ha sollecitato il Governo a non procrastinare oltre l'avvio del nuovo Sportello; che contribuirebbe al recupero di quei traffici destinati all'Italia che oggi arrivano attraverso porti stranieri, per un valore stimabile intorno ai dieci miliardi di euro all'anno.

“Oggi senza il nuovo Sportello Unico, soprattutto nei periodi in cui aumentano i flussi di merce soggetta a controlli plurimi “spiega Marcucci” il mancato coordinamento dei controlli delle varie Amministrazioni unito alla loro carenza di organico fa crollare i nostri standard di sistema Paese rendendoci meno attrattivi”.