



## Primo piano:

- **Riforma dei porti**

(Il Secolo XIX, Gazzetta del Sud, La Sicilia, Siracusa News, Tempo stretto)

- **Dati e norme d'interesse**

(il Sole 24 Ore, Italia Oggi, ANSA, The Medi Telegraph)

## Dai Porti:

### Venezia:

"...Porto, grandi manovre per il dopo PaoloCosta..." (Il Gazzettino)

### La Spezia:

"...L'Ap sbarca a Panama per WideMoS e le Autostrade del Mare..." (Ferpress)

"...Spezia promuove partnership Europa-America centrale..." (Ansa)

### Genova:

"...al Sech I aprima nave da 14 mila teu..." (Il Secolo XIX, Ansa)

"...Siglato protocollo d'intesa tra GNV e Università di Genova..." (The Medi Telegraph)

"...Partita doppia sul BluePrint e il Palasport..." (La Repubblica)

### Livorno:

"...Così inventarono il turismo in riva al mare..." (Il Tirreno)

"...Silos del Tirreno, lo scontro rientra..." (Il Tirreno)

### Civitavecchia:

"...Ap guida progetto turistico congiunto "Tour 4 Med..." (L'Informatore Navale)

"...AP Capofila dei comuni del comprensorio..." (Civonline)

"...Porto Romano, stringono i tempi per la firma della Convenzione..." (Civonline)



## INDICE



### Napoli:

**"...Concessioni, rinviate le revoche..."** (Il Mattino, Ferpress, L'Informatore Navale, Ansa)

**"...Via libera al primo treno shuttle container dal porto agli interporti della Campania..."** (L'informatore Navale, The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore)

**"...Canoni e risarcimenti milionari le infinite spine dell'AP..."** (Il Mattino)

### Gioia Tauro:

**"...legge di stabilità blocchi e proteste..."** (La Repubblica, Giornale di Sicilia)

### Palermo:

**"...Palermo 2025, il seminario..."** (Palermo Today)

**"...AP: chiusura prevista già nel 2011..."** (Messina Ora, Gazzetta del Sud)

**"...Area ex cantiere navale Trapani a società romana..."** (Ansa)

**"...Cracolici, presto inizieranno lavori a Mazara..."** (Ansa)

### Da altri porti

#### Focus

- **Spedizionieri** (Ansa, Il Sole 24 Ore, Il Secolo XIX, ilsole24ore.com, il tirreno, The Medi Telegraph, La Nazione, L'informatore Navale)

### Altre notizie di Shipping e Logistica

Cisco

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Realise

Lloyd's List

L'ANTITRUST BOCCIA L'AUTONOMIA FINANZIARIA: «CRITICITÀ SULLA CONCORRENZA»

## Porti, Renzi in campo sulla riforma

Palazzo Chigi vuole un confronto sul decreto, oggi tavolo con Assoporti

### IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Ora in campo scende anche la presidenza del Consiglio.

Lo staff di Renzi vorrebbe vederci chiaro e avrebbe già deciso di preparare una serie di tavoli di confronto: da una parte i dirigenti del ministero guidato da Graziano Delrio, guidati dal capo dell'ufficio legislativo Elisa Grande. Dall'altro gli uomini di Renzi. Il premier avrebbe schierato anche Antonella Manzione, la donna forte di Palazzo Chigi, fidatissima del premier, mentre la regia dell'operazione, visto il momento politico delicato, è di Luca Loti, il sottosegretario braccio destro del presidente. Nei giorni scorsi Renzi avrebbe cominciato a chiedere informazioni

più approfondite sulla riforma dei porti, preoccupato dalle polemiche scaturite in seguito alla pubblicazione della bozza del decreto. Da Savona, passando per Salerno, Messina, ma anche in Puglia, i porti sono in rivolta per l'enorme differenza di peso tra Authority di sistema e Direzione di scalo: la prima gestisce tutto, anche le concessioni degli altri porti, la seconda dovrebbe eseguire gli ordini. Anche la durata del mandato viene giudicata troppo ridotta. E la questione da tecnica è diventata politica, perché le elezioni amministrative sono alle porte e Renzi non ci vuole arrivare con un altro fronte aperto. Un tentativo ulteriore di limatura del decreto ci sarà oggi con Assoporti, l'associazione degli scali italiani. L'opera di confronto è solo all'inizio, ma il rischio è che la riforma a questo punto vada per le lunghe e che non venga presentata poi così presto. L'altro

tema sul tavolo è proprio la tenuta del sistema: con le [redacted] tutte commissariate e senza riforma all'orizzonte, il rischio è la paralisi dei porti.

Intanto ieri l'Antitrust ha bocciato l'autonomia finanziaria oggi esistente. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha rilevato «criticità concorrenziali»: quel fondo dell'1% di Iva da restituire ai porti per un massimo di 90 milioni, secondo l'Antitrust non premia la concorrenza. Anzi, [redacted] insiste, scrivendo al ministero dei trasporti e a quello dell'economia, che i criteri devono cambiare e serve: «criterio di ripartizione di fondi non già esclusivamente sull'Iva, ma anche su altre variabili relative all'effettiva incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale e alla sua evoluzione nel corso del tempo».

*c. riproduzione riservata*



Il ministro Delrio e il premier Renzi

ANSA



L'originale stesura prevedeva la riduzione a sole 8 **Autorità**

## L'incoerenza e le menzogne del Piano Hanno voluto favorire le lobby dei territori

*Ci hanno rimesso più di tutti Salerno ma soprattutto lo Stretto*

Le vie dell'inferno sono lastricate di buone intenzioni. E quelle della riforma della **portualità** italiana sono contrassegnate da tanti "sassolini" quanto sono le contraddizioni, le ipocrisie e le menzogne sentite in tutti questi mesi. Proviamo a smascherarne qualcuna.

Gli accorpamenti.

Due gli obiettivi strategici del Piano nazionale: il rafforzamento dei sistemi **portuali** italiani per rispondere alle sfide della concorrenza internazionale e la "spending review", cioè la razionalizzazione dei costi. Sono troppe 24 **Autorità portuali**, nessun altro Paese europeo ne ha tante. Ragionamento che non fa una grinza. Ma se si fosse davvero voluto realizzare questo primo obiettivo, allora sarebbe stato meglio tenere in vita la prima stesura del Piano, quella che tagliava drasticamente il numero delle **Autorità**, riducendolo da 24 a 8. Sarebbe nato un grande sistema **portuale** Trieste -Venezia, uno Genova -Savona -La Spezia, un altro Ancona -Ravenna, e poi la Puglia, la Sardegna, la Sicilia, il Tirreno centrale e quello meridionale. Ma non ci credeva nessuno a questa soluzione, viste le spinte politiche di territori molto influenti nei confronti del Governo e del Parlamento. Si sono messi in moto lobby e deputazioni, la grande riforma è stata messa in soffitta.

L'incoerenza del Piano.

Ed ecco, dunque, nascere una nuova bozza, che l'ex ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Maurizio Lupi ha poi consegnato nelle mani del suo successore, Graziano Delrio. Per mesi il numero delle **Autorità** è andato oscillando, ora 14, poi 12, poi 15, poi di nuovo 14. Il Piano apparentemente sembra essere rimasto più o meno simile, nelle linee strategiche, ma le scelte concrete, poi, dimostrano l'assoluta incoerenza rispetto agli obiettivi di partenza. La Liguria, regione molto più piccola della Sicilia, avrà due **Autorità** di sistema, perché nessuno avrebbe mai potuto scontentare la grande lobby armatoriale concentrata sul porto di La Spezia che ha inglobato "stranamente" la toscana Marina di Carrara. Genova è rimasta capofila del sistema Mar Ligure Occidentale di cui fa parte anche Savona. Ma è nella parte dell'Adriatico che si è consumato il vero "delitto" alla coerenza del Piano: lì si sono



### Abbiamo perso la partita. Ci sono i supplementari?

Piccola ha il contratto: «Cresceza più e deve intervenire, non come favore sui solo bene del settore»

«Augusta ha diritto essere porto "vero"»

La notizia che il porto di Augusta è stato scelto per essere il nuovo hub del sistema portuale italiano è stata accolta con entusiasmo da molti operatori del settore. Tuttavia, non tutti sono convinti. In particolare, il presidente della Confarmatoriato, Giuseppe Piccola, ha espresso il suo dissenso, sostenendo che il governo non ha fatto abbastanza per favorire lo sviluppo del settore. Piccola ha criticato la mancanza di investimenti e la scarsa attenzione alle esigenze dei portuali. Ha sottolineato che Augusta, pur essendo un porto importante, non ha tutte le caratteristiche necessarie per diventare un hub nazionale. Ha chiesto che il governo intervenga con maggiore forza per sostenere il settore e garantire la competitività italiana sul mercato internazionale.

### L'incoerenza e le menzogne del Piano Hanno voluto favorire le lobby dei territori

Il lungo lavoro di stesura del Piano è stato caratterizzato da una serie di scelte che hanno favorito le lobby dei territori. In particolare, si è visto come le regioni più influenti abbiano ottenuto un numero di **Autorità** superiore alle loro reali dimensioni. Questo ha creato un sistema portuale frammentato e inefficiente, con risorse disperse in troppi piccoli centri. La mancanza di una visione strategica chiara ha permesso ai lobbisti di imporre le loro volontà, a scapito del bene comune nazionale. Il risultato è un Piano che non solo non risolve i problemi del settore, ma li aggrava ulteriormente. La riforma deve essere ripensata radicalmente, partendo dalla riduzione del numero di **Autorità** e dalla creazione di sistemi portuali più coerenti e efficienti.



## - segue

---

mantenute di fatto tutte le **Autonità portuali**, che vanno ognuna per conto proprio, Trieste, Venezia, Ancona, Ravenna. E non si dica che sia stato scelto il criterio di un' Authority per ogni Regione, perché non è vero, come dimostra il caso ligure.

Chi ci perde.

A rimetterci sono due realtà territoriali in particolare. Salerno perché schiacciata dalla concorrenza di Napoli e non solo e non tanto la città di Messina, quanto l'intera Area dello Stretto. Non è stata riconosciuta la specificità di una porzione di territorio che, tra Sicilia e Calabria, assume le sembianze, le dimensioni, il ruolo strategico di una vera e propria "micro -Regione". Lo Stretto viene smembrato, Reggio e Villa vanno con Gioia Tauro, Messina con Augusta e Catania. In quest'ottica, fare di Messina la sede dell' **Autorità** di sistema avrebbe un senso, oltre che basato sulla forza dei numeri dei traffici merci e passeggeri, anche dal punto di vista geopolitico e strategico: Messina è il "ponte" che unisce i due sistemi, quello della Sicilia Orientale e quello calabrese di Gioia Tauro.

Come Piombino....

Essere trattati alla stregua di una località come Piombino (con tutto il rispetto per la graziosissima città toscana, che ha 34 mila abitanti!!!), è mortificante. E sarebbe davvero scandaloso accettare supinamente il fatto che, ridotta Messina a Direzione di scalo **portuale**, le sorti di porzioni cruciali per il nostro territorio, come la Zona falcata, vengano decise ad Augusta. Ma ci rendiamo conto di quanto sta accadendo? Vogliamo rassegnarci o lottare fino alla fine? E soprattutto, ci sono ancora margini per rimediare all' errore?3(l.d.

)

**POLITICA.** La nuova legge di stabilità non contempla risorse adeguate per la Sicilia e la provincia

## Ospedale, Ragusana e Port Authority Zappulla: il governo sblocchi i fondi

Più Sud, più Sicilia. È così che il deputato nazionale del Pd, Giuseppe Zappulla, ritiene che debba essere modificata l'azione del governo Renzi. Un governo a cui il deputato siracusano riconosce di aver fatto importanti passi in avanti, soprattutto in merito alla legge di stabilità.

**On. Zappulla, quali sono gli aspetti positivi a cui fa riferimento, visto che poi addita Roma di non dare al Sud l'attenzione che merita?**

«Dio positivo c'è che non si aumentano le tasse, e per un Paese tartassato come il nostro è già una buona notizia. Anzi, si elimina la tassa sulla prima casa ma, nonostante la modifica già apportata al Senato con il reinserimento del pagamento per i castelli e le ville, rimane la necessità di definire parametri e criteri di progressività dell'imposta che cancelli la tassa sulla prima casa alle fasce più basse e al ceto medio. Si comincia, pur timidamente, a mettere fondi per le povertà crescenti. Ma è una legge di stabilità con poco coraggio su temi strategici. E, appunto, manca il Mezzogiorno. Mi sto facendo promotore di presentare un ordine del giorno collegato alla legge di Stabilità che impegna il governo a definire un piano straordinario di sviluppo del Mezzogiorno».

Questo per grandi linee, ma nel concreto, cosa prevede per questa isola così sofferente? «Un tema che interessa tutti è certamente la decontribuzione di 8.000 euro annui senza la riduzione prevista al 40%, per i prossimi 3 anni almeno, per i nuovi assunti. Più mirato per la Sicilia, c'è la presentazione di un emendamento per stabilizzazione dei 23mila precari impegnati da molti anni con gli enti locali. Emendamento che da quanto dichiarato dal sottosegretario Faraone dovrebbe trovare l'accoglimento da parte del governo. Sono firmatario di un emendamento che cancella - intanto per il 2016 - i tagli previsti per i patronati e i Caaf, strutture presidii di democrazia, di diritti, di civiltà nel territorio, garantendo in modo professionale, soprattutto alle fasce più deboli della società, servizi gratuiti e fondamentali per la vita di milioni di persone».

E per la martoriata provincia siracusana? Sono tante le grandi opere in stand-by «Già, a partire dalla Ragusana. Mi riferisco al decreto di finanziamento che il Mef (ministero Economia e Finanze) deve

**Stop agli affitti salati il Comune progetta un centro direzionale**  
La struttura sarà realizzata in viale Saragat Panagia e accoglierà tutti gli uffici municipali decentralizzati

**Ospedale, Ragusana e Port Authority Zappulla: il governo sblocchi i fondi**

**Abusivismo e morosità, la giunta Garozzo trova la ricetta**

## - segue

---

emettere per l' avvio dei lavori, ovvero il raddoppio dell' arteria di collegamento tra Catania e Ragusa attraversando per il 70% la provincia di Siracusa, un' opera che durerà 5 anni e che impegnerà circa 4mila lavoratori. Chiedo che venga approvato entro l' anno in corso. Ma c' è da risolvere anche la questione dell' **Autorità portuale**: si attende la nuova mappa delle Port Authority in Italia. Sostengo che per il distretto **portuale** -marittimo della Sicilia orientale la sede deve essere quella di Augusta essendo l' unica classificata Core e per le straordinarie strutture a terra e a mare di cui è già dotata».

**I riflettori sono puntati anche su un' altra grande opera che Siracusa aspetta da anni, il nuovo ospedale. La politica cosa intende fare?**

«Il nuovo ospedale è classificato da anni tra le priorità nazionali per l' edilizia sanitaria. Fatto questo di estremo rilievo positivo ma è chiaro che non basta, ora ci vogliono materialmente le risorse disponibili. Chiederò al governo che si individuino i 105 (sui 140 complessivi) milioni di euro di competenza nazionale per metterli concretamente a disposizione nei primi mesi del nuovo anno. Altri 5 milioni dovranno essere impegnati dalla regione, mentre i restanti 30 dovranno derivare dalla dismissione di proprietà della Sanità. Ed è lì che si dovrà fare attenzione».

## Siracusa, Zappulla chiede attenzione su Ragusana, nuovo ospedale, Porto di Augusta, politiche industriali e ambientali

Il deputato nazionale del Partito democratico, Pippo Zappulla, chiede più sviluppo, più lavoro, più equità, più sud. Il componente della commissione Lavoro alla Camera presenterà un Ordine del giorno che impegna il Governo alla realizzazione di un piano di sviluppo per il Mezzogiorno e per il territorio del sud est chiede certezze sulla Ragusana, sul nuovo ospedale di Siracusa, sul Porto di Augusta, su politiche industriali e ambientali, sul futuro della Versalis. " La Legge di Stabilità elaborata dal Governo mette insieme, a mio avviso, aspetti positivi e importanti con altri sinceramente discutibili che meritano e impongono modifiche serie e sensibili miglioramenti - dice - Non si aumentano le tasse e per un Paese tartassato come il nostro è già una buona notizia. Anzi, si elimina la tassa sulla prima casa ma, nonostante la modifica già apportata al Senato con il reinserimento del pagamento per i castelli e le ville, rimane la necessità di definire parametri e criteri di progressività dell' imposta che cancelli la tassa sulla prima casa alle fasce più basse e al ceto medio del Paese. Si prevedono più risorse per la sicurezza, per l' edilizia scolastica, per la cultura, per i non autosufficienti, per la Terra dei Fuochi, per l' Ilva di Taranto, per la ricerca e l' innovazione, si comincia pur timidamente a mettere fondi per le povertà crescenti ". Numerosi i punti trattati, alcuni fondamentali per la provincia di Siracusa. Come il decreto di finanziamento che il Mef deve emettere per l' avvio dei lavori della cosiddetta Ragusana , ovvero il raddoppio dell' arteria di collegamento tra Catania e Ragusa attraversando per il 70% la provincia di Siracusa. " Chiedo che venga approvato entro l' anno in corso - aggiunge il deputato - è un' infrastruttura di valenza storica attesa da troppi anni da intere comunità che ha visto la costruzione di un fronte unitario di amministratori, forze sociali e parlamentari per superare una delle strade della morte e per dare ossigeno al settore dell' edilizia in crisi drammatica da troppo tempo" . **Autorità portuali** in Italia. " Sostengo che per il distretto **portuale**-marittimo della Sicilia Orientale - prosegue Zappulla - la sede deve essere quella di Augusta essendo l' unica classificata Core e per le straordinarie strutture a terra e a mare di cui è già dotata. Circolano ipotesi e bozze su cui però mantengo cautela. Oggi ci vuole il decreto non ipotesi. Ci vuole il decreto chiaro ed inequivocabile dove si individuino ad Augusta l' **Autorità**





## - segue

---

Portuale compresa la sede e il cervello strategico. Sarebbe davvero singolare e stravagante individuare ad Augusta l' **Autorità** Portuale e altrove la sede". Nuovo Ospedale di Siracusa. " Fiumi di Inchiostro e di parole ma la situazione rimane bloccata. Il nuovo Ospedale di Siracusa è classificato ormai da anni tra le priorità nazionali per l' edilizia sanitaria. Fatto questo di estremo rilievo positivo ma è chiaro che non basta, ora ci vogliono materialmente le risorse disponibili. Chiederò al governo che si individuino i 105 ( sui 140 complessivi occorrenti) milioni di euro di competenza nazionale per metterli concretamente a disposizione nei primi mesi del nuovo anno ". Tra le priorità, inoltre, la richiesta già avanzata al Governo e al Ministro Guidi di chiarire la posizione sulle ipotesi di cessione, totale o parziale, della Chimica Eni in Italia. " Il settore chimico deve continuare ad essere strategico nel sistema industriale dell' Italia puntando sempre piu' sulla qualità dei prodotti e sulla sostenibilità ambientale delle produzioni e degli impianti. Colgo l' occasione per confermare il mio pieno sostegno alle iniziative di lotta, in tal senso, assunte dal sindacato e dai lavoratori dello stabilimento Versalis di Priolo; azioni anche capaci di sconfiggere tentativi anacronistici delle Azienda di impedire o condizionare pesantemente il diritto di sciopero dei lavoratori. Così come ritengo sacrosante e meritevoli di sostegno le battaglie dei lavoratori dell' indotto e metalmeccanici in particolare della zona industriale. Infatti politiche degli appalti fondate troppo sulla competizione dei costi sta rischiando di favorire non solo la parcellizzazione delle Imprese ma di eliminare intere generazioni di Aziende organizzate e professionalmente attrezzate, compromettendo al contempo la qualità del lavoro e i livelli occupazionali con il sistema dei diritti fondamentali. Una rivisitazione della politica degli appalti da parte delle grandi Committenti presenti nel territorio è, a mio avviso, non solo auspicabile ma necessaria. Le prossime settimane saranno per molte questioni economiche, sociali, occupazionali davvero importanti e sarà, per quanto di mia competenza, cura e dovere dare la giusta informazione ". Riproduzione riservata ® - Termini e Condizioni.

politica

## Picciolo insiste: "Messina è il porto core secondo i numeri. Crocetta deve solo leggerli"

Il decreto di riforma delle Autorità Portuali prevede che le nuove sedi siano situate nei porti core. Nel caso della Sicilia Orientale, dunque, Augusta. Ma "Messina ha i numeri per vedersi attribuire la qualifica di porto core". Lo riafferma il capogruppo all' Ars del Pdr-Sicilia Futura, Beppe Picciolo, che chiede alla classe dirigente messinese di mobilitarsi per sollecitare il presidente della Regione, Rosario Crocetta, all' applicazione dell' articolo 1 bis del decreto di accorpamento, "ovvero la possibilità che esplicitamente viene data al presidente della Regione di indicare il porto core sulla base degli attuali reali traffici marittimi, articolazioni e livello di infrastrutturazione. Crocetta non dovrà far altro che leggere le tabelle sull' operatività dei porti di Messina, Catania ed Augusta per poi valutare oggettivamente l' assegnazione della leadership. Messina ha tutti i titoli ed i numeri dalla propria parte, sarebbe quindi strana una decisione diversa mentre siamo convinti che una volta assegnata la qualifica sarà possibile aprire un serio confronto con l' Autorità Portuale calabrese per realizzare, da una posizione di vera forza, l' area integrata dello Stretto". Sul tema anche Gianfranco Salmeri, portavoce di Capitale Messina, che definisce

"lo scippo dell' Autorità Portuale una ulteriore mortificazione che si aggiunge alle altre. Sembra che il declino della nostra povera città sia ineluttabile - afferma -. Non che sia una sorpresa, la vicenda dell' esclusione di Messina dal programma di finanziamenti del Masterplan per il Mezzogiorno, poi rientrata, era già stata emblematica dell' irrilevante peso politico della nostra città nel panorama nazionale. E se Messina pesa poco - sostiene Capitale Messina - non è solo perché mal rappresentata da un sindaco poco credibile, ma anche per la scarsa capacità della deputazione nazionale messinese di tutelare gli interessi della propria comunità. Se, come sembra, la scelta di Augusta quale sede della nuova Autorità portuale della Sicilia orientale è conseguente alla classificazione della città del siracusano quale porto core, grazie a 'forti pressioni politiche', come sostenuto da qualcuno, male han fatto i nostri parlamentari a non esercitare le stesse pressioni in favore di Messina. La sensazione che si ricava dalle vicende degli ultimi anni è quella di un grave deficit di rappresentanza politica da parte dei nostri parlamentari, non sappiamo se per disinteresse o per incapacità - sostiene il portavoce dell'



## - segue

---

associazione -. E questo riguarda i parlamentari appartenenti a tutti gli schieramenti e con qualsiasi governo in carica, compresi quelli che adesso si stracciano pubblicamente le vesti, come se fino a ieri fossero stati altrove pur avendo rivestito ruoli politici nazionali di tutto rispetto". A prescindere dalla sede, comunque, secondo Capitale Messina è più conveniente restare nel sistema della Sicilia Orientale piuttosto che in quello calabrese . "Per Messina la possibilità di entrare da coprotagonista nel sistema logistico-economico della Sicilia orientale può essere più vantaggioso rispetto ad una integrazione con i porti calabresi con i quali, in ogni caso, il ruolo di cerniera ci è garantito per ragioni geografiche. Se siamo obbligati a scegliere dei compagni di strada, perché da soli, ormai è chiaro, non possiamo andare da nessuna parte - conclude Salmeri - molto meglio scegliere partner forti per un efficace sistema orientato allo sviluppo di tutta la Sicilia orientale. Ma ci piacerebbe che, di fronte alle opzioni possibili, la nostra classe politica partecipasse, finalmente, alla determinazione delle scelte, anziché subirne le conseguenze, d' altro canto a Catania o a Siracusa si fa così".

MONDO&MERCATI

Sistema Paese. Si è chiusa ieri la due giorni italiana a Teheran: passi avanti sul tema dei pagamenti e dell'operatività bancaria

## In Iran obiettivo infrastrutture

Prossime tappe il presidente Rohani a Roma a gennaio e la missione sull'oil & gas

Nicoletta Picchio

TEHERAN (Dal nostro inviato)

Un incontro fuori programma con il governatore della Banca centrale iraniana, per affrontare il problema dei pagamenti e della presenza delle banche italiane in Iran iraniane in Italia. E poi incontri faccia a faccia tra imprese, visite in aziende locali dell'automotive e del settore ambientale, oltre a seminari di approfondimento su meccanica, attrezzature medicali e materiali da costruzione. Si è conclusa ieri la traslazione di sistema italiana in Iran. «C'è una stretta tabella di marcia», dice il viceministro allo Sviluppo economico, Carlo Calenda, che tornerà a Teheran a fine gennaio, con una missione mirata sull'oil & gas.

Il governo iraniano ha programmi consistenti per le infrastrutture, si parla addirittura di 200 miliardi nei prossimi dieci anni. «Vogliamo presentarci con alcuni progetti mirati sia di oil & gas sia di produzione di pezzi per il settore, strutturati anche finanziariamente da parte della Sace», spiega ancora il viceministro, che ha visto anche il viceministro del Petrolio iraniano, insieme ad alcune grandi imprese. Nell'incontro con il governatore della Banca centrale iraniana (cui hanno partecipato Calenda, il vicepresidente dell'Abi Guido Rosa e il presidente della Sace, Giovanni Castellaneta) sono stati assicurati tempi stretti per il pagamento dei crediti pregressi di Sace.

Si ipotizza l'Implementation day nei primi giorni del 2016 ed è molto plausibile, come è emerso informalmente, che il presidente Hassan Rouhani potrebbe venire in Italia a gennaio (la visita era prevista a metà novembre ma è saltata per gli attacchi di Parigi). Nel frattempo, a metà dicembre si terrà un incontro per le costruzioni con il viceministro delle Infrastrutture iraniane e l'Ance in Italia, mentre ver-

rà il ministro della Salute iraniano da noi per vedersi con l'omologo italiano, Beatrice Lorenzin e il ministro dell'Agricoltura, Maurizio Martina, sarà a febbraio a Teheran con una missione agrualimentare.

«La volontà dell'Iran è diversificare», dice la presidente del Comitato tecnico di Confindustria per l'internazionalizzazione, Licia Mattioli - rispetto a prima delle sanzioni gli introiti legati al petrolio sono diminuiti di un quarto. C'è grande interesse quindi ad ampliare tutti gli altri settori. E in tutti gli incontri è emersa una grande attenzione nei confronti del nostro paese. Ci

### GLI ALTRI SETTORI

Interesse anche per il tessile, l'automotive e la sanità, tra la ristrutturazione degli ospedali e la vendita di apparecchiature medicali

riconoscono di essere stati vicini anche in questi anni. Stanno spingendo molto sul settore privato e sul project financing, perché il pubblico fa fatica». Gli obiettivi sono imponenti anche nella sanità, spiega la Mattioli: 140 ospedali (tra nuovi e ristrutturazioni), apparecchiature biomedicali e di diagnostica, farmaci. In itinere c'è anche un'intesa sulle macchine tessili.

Sono i pagamenti il maggiore ostacolo, ieri c'è stato un incontro specifico sulle banche: «Undici istituti italiani e 25 iraniani» dice il vicepresidente dell'Abi, Rosa. Le due banche centrali devono mettere a punto la documentazione, l'attenzione è di stringere i tempi per poter aprire i conti di corrispondenza subito dopo l'Implementation day», continua Rosa, che per la primavera, se tutto andrà per il verso giusto, immagina che tutti questi passaggi siano superati. Intanto le-

ri la Sace ha firmato un accordo con tre istituti privati, Bank Pasargad, Bank Parsian e Saman Bank, proprio per sostenere le imprese.

Tra i quasi 200 imprenditori presenti alla missione c'è chi già opera qui: come Andrea Maspero, ad della Maspero Elevatori, che punta a raddoppiare il giro d'affari nel paese in 2-3 anni (da 4 a 8 milioni di euro su un fatturato di 30) grazie allo sviluppo delle costruzioni e dei grandi impianti petrolchimici. Sta sondando invece il terreno Livio Bettuschi, equity partner di Business Integration Partner, una delle venti aziende arrivate con Assolombarda-Confindustria Milano, Monza, Brianza: «Abbiamo qui un ufficio, abbiamo contatti con imprese delle tic, del settore bancario e dell'alberghiero. Le opportunità sono eccellenti, gli interlocutori molto preparati». Punta sul petrolchimico e sull'oil & gas la Vrv, azienda milanese che è in Iran da 20 anni e fornisce reattori e scambiatori di calore, spiega Stefano Salmieri, presente alla missione, aggiungendo che è stato difficile lavorare nel periodo delle sanzioni.

Difficile, appunto, ma anche altre hanno lavorato: come la Immergas, azienda tutta italiana vicino a Teheran, che produce caldole per il mercato locale. Opportunità positive anche per l'automotive, spiega Andrea Debernardis responsabile settore componentistica dell'Anfia, che con un gruppo di aziende ha visitato le due più grandi produttrici locali di auto, Saipa e Iran Khodro: «Torneremo con una missione mirata, vogliamo aumentare le immatricolazioni, c'è bisogno di tecnologia e macchinari. C'è una presenza storica francese, dobbiamo entrare rapidamente nel mercato, appena finiranno le sanzioni».

11 gennaio 2015

## Tutte le chance del made in Italy

### LE POTENZIALITÀ PER L'EXPORT ITALIANO

Proiezioni per le esportazioni italiane al 2018. Dati in milioni di euro

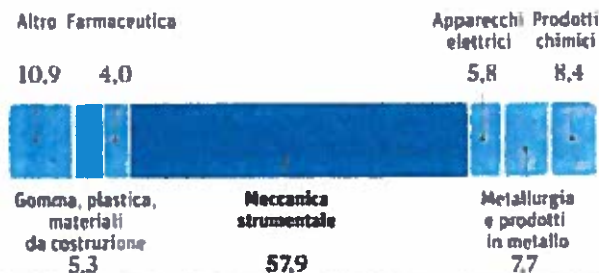
■ Tendenza 00-14 ■ Tendenza 00-05



Fonte: elaborazioni Sace su dati Istat

### LA MECCANICA AL PRIMO POSTO

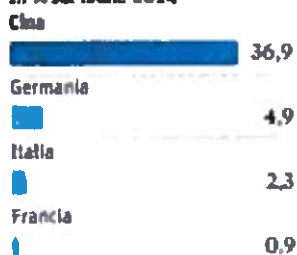
Composizione dell'export italiano. In % sul totale, dati 2014



Fonte: Istat

### LA CONCORRENZA CINESE

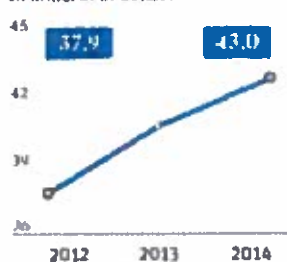
I principali Paesi fornitori dell'Iran. In % sul totale 2014



Fonte: Uncomtrade

### I CAPITALI ESTERI

Stock di investimenti esteri in Iran. In miliardi di dollari



Fonte: Unctad

## I NUMERI

### 78,1 milioni

#### Gli abitanti dell'Iran

Il 28% della popolazione iraniana ha meno di 18 anni. Gli over 65 sono solo lo 0,8% del totale

### 12.804 dollari

#### Il Pil procapite

Già l'anno scorso il Pil procapite dell'Iran era superiore a quello dell'Egitto (pari a 6.553 dollari), che pure è considerato uno dei più promettenti mercati del mondo arabo

### 20 miliardi \$

#### Investimenti nell'oil & gas

Nel settore petrolifero iraniano sono previsti investimenti per 20 miliardi di dollari

### 300

#### Gli aerei che saranno comprati

L'Iran prevede di acquistare 300 nuovi aerei nei prossimi cinque anni. Sempre nei trasporti sono previsti investimenti per 5 miliardi di dollari per l'ampliamento della metropolitana di Teheran

### 2 milioni

#### Immatricolazioni auto all'anno

Il parco macchine circolante in Iran, pari a 14 milioni di unità, è molto vecchio. Gli esperti prevedono che ogni anno, dal momento in cui verranno progressivamente eliminate le sanzioni, verranno immatricolate 2 milioni di auto

# La Fornero vale pure nella p.a.

*Per la Corte di cassazione la riforma dell'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori (disciplina dei licenziamenti individuali) è applicabile anche al pubblico impiego*

L'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori (che riguarda la disciplina dei licenziamenti individuali), come riformato a suo tempo dalla legge Fornero, si applica anche ai dipendenti pubblici. Lo afferma la Corte di cassazione intervenendo con una sentenza in modo molto deciso nel dibattito, aperto fin dal 2012, sul tema dell'estensione o meno al lavoro pubblico della riforma dell'articolo 18.

*Oliveri a pag. 25*



La Corte di cassazione

*La Cassazione chiude definitivamente la querelle apertasi nel 2012 con la legge Fornero*

## L'art. 18 si applica agli statali Il pubblico impiego non può essere escluso dalla riforma

DI LUCI OLIVERI

**L'**articolo 18 dello Statuto dei lavoratori, come riformato a suo tempo dalla legge 92/2012, meglio nota come «legge Fornero», si applica anche ai dipendenti pubblici (si veda *ItaliaOggi* del 17/02/2012).

La Corte di cassazione, con sentenza 28 novembre 2015, n. 24157 interviene in modo perentorio nel dibattito aperto esattamente dal 2012 sul tema dell'estensione o meno al lavoro pubblico della riforma dell'articolo 18.

I giudici della Cassazione non hanno nessun dubbio: «È innegabile che il nuovo testo dell'art. 18 della legge n. 300/70, come novellato dall'art. 1 legge n. 92/12, trovi applicazione ratione temporis al licenziamento per cui è processo e ciò a prescindere dalle iniziative normative di armonizzazione previste dalla legge cosiddetta Fornero di cui

parla l'impugnata sentenza». La sentenza chiude decisamente la porta alle teorie secondo le quali, invece, la riforma dell'articolo 18 non interesserebbe il lavoro pubblico. E decide di non accogliere la richiesta del datore di lavoro pubblico ricorrente di sollevare questione di legittimità costituzionale sull'interpretazione secondo cui l'articolo 18 sarebbe da intendere come inapplicabile, nella sua veste riformata, al lavoro pubblico. La Cassazione, infatti, specifica che proprio perché la riforma dell'articolo 18 deve considerarsi estesa al lavoro pubblico, tale conclusione «accorbe la questione di legittimità costituzionale».

Non occorre, dunque, alcuna norma di armonizzazione del lavoro pubblico rispetto a quello privato, per estendere gli effetti della riforma dell'articolo 18 al primo.

Quanto deciso dalla Cassazione si pone in contrasto fran-

tale con le tesi, oggettivamente non basate sull'analisi letterale delle norme, secondo le quali la riforma Fornero avrebbe creato due distinti articoli 18: uno per il lavoro privato, risultante dalla novellazione; l'altro, «virtuale», per i dipendenti pubblici, fermo al testo antecedente alla riforma.

Tesi che non hanno per nulla convinto la Suprema corte, che infatti nella sentenza afferma che «l'inequivocabile tenore dell'art. 51 cpv dlgs n. 165/01 prevede l'applicazione anche al pubblico impiego cosiddetto contrattualizzato della legge n. 300/70 e successive modificazioni ed integrazioni, a prescindere dal numero dei dipendenti».

In effetti, seppur autorevolmente sostenuta da molti esperti di diritto del lavoro, ogni teoria tendente a ritenere che la riforma dell'articolo 18 rimanga riservata alla sola sfera del lavoro privato si scontra frontalmente con

l'articolo 51, comma 2, del dlgs 165/2001 che estende automaticamente al pubblico impiego qualsiasi riforma dello Statuto dei lavoratori.

La sentenza indebolisce moltissimo la già da molto discussa teoria fatta propria dal governo secondo cui l'impiego pubblico è fuori dalla riforma dell'articolo 18. Le ragioni espresse dalla Cassazione non possono non investire anche l'ulteriore riforma della disciplina dei licenziamenti disposta con il dlgs 23/2015, posto che al lavoro pubblico si applicano le leggi sul lavoro nell'impresa, e dunque il Jobs Act, come previsto dall'articolo 2, comma 2, sempre del dlgs 165/2001.

Alla luce della sentenza della Cassazione, per apprestare al lavoro pubblico una disciplina speciale, diversa dalle riforme apportate alla disciplina dei licenziamenti, non resta che approvare una previsione normativa che detti in via esplicita una previsione normativa diversa.

**PRODI**

**«Burocrazia mostruosa, anche i cinesi ci evitano»**

Paolo Bracco • pagina 4

L'intervista. «Pechino ha investito sul Pireo e non a Taranto o a Gioia Tauro»

## Prodi: burocrazia mostruosa anche i cinesi ci schivano

**Paolo Bracco**

BOLIGNA. Dal basso evitato

Un Romano Prodi che sta perfettamente al gioco. Ironico e disponibile a parlare di tutto. All'Opificio Golinelli, punteggiato dalle domande del direttore del Sole-24 Ore Roberto Napoletano, il Professore è perfettamente a suo agio. Nella "sua" Bologna, nella "sua" Emilia Romagna, in mezzo ai "suoi" imprenditori che per tutto il giorno hanno raccontato storie di innovazione ed crescita, con le sue risposte da economista e da statista ricostruisce il quadro di insieme, calibra le valutazioni e disegna gli scenari.

«Le ultime parole del ministro dell'Economia Pier Carlo Padoa-Schioppa, sul pericolo di un rallentamento italiano, mi preoccupano. Non vorrei che lui disponesse di numeri che noi non abbiamo», dice subito. Poi, inserisce il nostro piccolo tassello nel mosaico europeo e mondiale: «È vero che gli Stati Uniti cresceranno di due punti e mezzo. Ma l'Europa ha uno sviluppo pigro, la Russia con

il suo meno 4% crolla, il Brasile frena e c'è il problema della Cina». In questo contesto generale, si inserisce ora l'instabilità provocata dal terrorismo, che ha messo a nudo i limiti attuali dell'Europa. «Noi dobbiamo essere naturalmente vicini alla Francia - ricorda - ma non possiamo dimenticare che la Francia non ha mai apprezzato e sostenuto le collaborazioni interforze. Gli Stati membri dell'Unione europea hanno sempre custodito gelosamente la politica estera». Dunque, l'Europa deve cambiare. E anche l'Italia, naturalmente, deve farlo. Il nostro Paese, che ha nel Mediterraneo il suo naturale scenario, è troppo piccolo. E, spesso, assume atteggiamenti autolesionistici. Basti pensare ai progetti sui porti - per esempio Gioia Tauro e Taranto - e sul rapporto strategico con i cinesi, che hanno cancellato dai loro programmi l'Italia («dove c'è sempre un rallentamento burocratico o un gruppo di ambientalisti che difende un qualche cavalluccio marino impedendo

di dragare il fondo per fare entrare i container») e si sono orientati verso il Pireo, progettando la ferrovia che da Atene raggiungerà Budapest e, dall' nord Europa. In un quadro tanto complicato, nel nostro Paese esiste un tema di equilibrio economico e sociale interno: «La burocrazia è peggio delle tasse», nota il Professore. Che, osservando l'attuale fisionomia del paesaggio industriale italiano, rileva come - in un contesto brillante, ma segnato dall'assenza delle grandi imprese - un elemento di modernizzazione efficiente possa essere l'adozione del modello della fondazione tedesca. «Facilitare fiscalmente l'istituto della fondazione familiare» conclude Prodi - costerebbe pochissimo. Consentirebbe alle famiglie di mantenere il controllo e di ricevere i dividendi. E darebbe più spazio e autonomia ai manager. Potrebbe essere una buona opzione, se si pensa che la Bosch, controllata da una fondazione, ha 300 mila dipendenti».

di Paolo Bracco



**Professore.**

L'ex premier e presidente della Commissione europea Romano Prodi, Emiliano, è uno dei maggiori esperti di distretti industriali



## Porti: Antitrust, su autonomia finanziaria criticità, modifiche

Ripartizione fondi su basi non solo su Iva ma altre variabili

ROMA, 30 NOV - L'Autorità garante della concorrenza e del mercato solleva alcune "criticità concorrenziali" sottostanti il criterio sull'Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti e auspica che, "anche in prospettiva di una riforma complessiva del sistema portuale, venga prevista una modifica normativa e regolamentare". Lo si legge in una segnalazione indirizzata al Parlamento e ai Ministeri delle infrastrutture e dell'economia, contenuta nel Bollettino settimanale. Il riferimento è all'articolo 18 bis della legge sui porti (n.84/1994), attuato dal decreto interministeriale del 28 febbraio 2014, con cui veniva istituito un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1% dell'Iva dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale attraverso ciascun porto, nei limiti di 90 milioni di euro annui. In attuazione di questa legge, il decreto interministeriale attribuisce a ciascun porto l'80% della quota dell'Iva, ripartendo il restante 20% tra i porti. L'Antitrust sostiene che questo criterio di ripartizione "appare in contrasto con i principi posti a tutela della concorrenza e del mercato, in quanto inidoneo a quantificare equamente il reale flusso dei traffici portuali e, conseguentemente, inadatto a verificare l'effettivo utilizzo delle infrastrutture e le connesse esigenze di ammodernamento di ciascun porto". L'auspicio dell'Authority è quindi di una modifica "volta all'introduzione di un criterio di ripartizione di fondi ministeriali per la realizzazione e/o riqualificazione di infrastrutture portuali che si basi non già esclusivamente sull'Iva, ma anche su altre variabili relative all'effettiva incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale e alla sua evoluzione nel corso del tempo". (ANSA).





## Porti, l'Antitrust spinge l'autonomia finanziaria

Roma - Lo si legge in una segnalazione indirizzata al Parlamento e

Roma - L'Autorità garante della concorrenza e del mercato solleva alcune «criticità concorrenziali» sottostanti il criterio sull'Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti e auspica che, «anche in prospettiva di una riforma complessiva del sistema portuale, **venga prevista una modifica normativa e regolamentare**». Lo si legge in una segnalazione indirizzata al Parlamento e ai ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia, contenuta nel Bollettino settimanale. Il riferimento è all'articolo 18 bis della legge sui porti (n.84/1994), attuato dal decreto interministeriale del 30 febbraio 2014, con cui veniva istituito un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1% dell'Iva dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale attraverso ciascun porto, nei limiti di 90 milioni di euro annui.

**In attuazione di questa legge, il decreto interministeriale attribuisce a ciascun porto l'80% della quota dell'Iva, ripartendo il restante 20% tra i porti.** L'Antitrust sostiene che questo criterio di ripartizione «appare in contrasto con i principi posti a tutela della concorrenza e del mercato, in quanto inidoneo a quantificare equamente il reale flusso dei traffici portuali e, conseguentemente, inadatto a verificare l'effettivo utilizzo delle infrastrutture e le connesse esigenze di ammodernamento di ciascun porto». L'auspicio dell'Authority è quindi di una modifica «volta all'introduzione di un criterio di ripartizione di fondi ministeriali per la realizzazione e/o riqualificazione di infrastrutture portuali che si basi non già esclusivamente sull'Iva, ma anche su altre variabili relative all'effettiva incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale e alla sua evoluzione nel corso del tem-

**MARITTIMA** nella vicenda figura anche la vendita di alcune quote

## SCENARI

Nella partita la vendita di quote della Marittima



# Porto, grandi manovre per il dopo Paolo Costa

*Pizzo e Zanetti (Venezia Cambia): «Ma il presidente non potrà guidare Vtp»*

Elsio Trevisan

MESTRE

Altolà a Paolo Costa: se ha fatto il presidente del Porto non potrà guidare Vtp, il terminal crocieristico, perché il controllore non può diventare il controllato o meglio, come scrivono Giampaolo Pizzo e Marco Zanetti dell'associazione "Venezia Cambia 2015", «il concedente non può diventare concessionario, per evitare conflitti di interesse». Il presidente [redacted] veneziana non ha avanzato candidature per il suo futuro dopo che l'anno prossimo scadrà dalla guida del Porto, però voci sono circolate in più occasioni, a partire da quando si parlò di un possibile interesse di compagnie crocieristiche come Msc ad acquistare le quote in vendita di Vtp. Per Costa, però, si profilano anche possibili incarichi nazionali. E in ogni caso, dopo che ha appena disconosciuto i diritti di prelazione ai soci di Vtp per l'acquisto del 35% messo in vendi-

ta dalla stessa [redacted] una sua nomina ai vertici di una Marittima privatizzata apparirebbe poco opportuna. Vero che il Porto ha necessità di ricavare il più possibile dalla vendita, mettendo quindi in concorrenza più soggetti possibili, ma una nomina di Costa da parte di chi conquisterà il controllo della Vtp suonerebbe comunque stonata.

Il 35% delle quote è rinchiuso nella cassaforte di Apvs, la società costituita nel 2013 tra Apv e Veneto Sviluppo della Regione proprio per assicurare il controllo della Marittima. Apvs, infatti, detiene il 53% e chi comprerà quel 35% avrà in mano il porto crociere di Venezia che evidentemente, nonostante la crisi provocata dalle limitazioni al passaggio delle grandi navi, è sempre molto appetibile. Non a caso Enrico Marchi, il presidente di Save la società che gestisce l'aeroporto Marco Polo, ha minacciato subito ricorsi alla Procura e all'Autorità anticorruzione: Save ha il 22,18% di Vtp, come i soci di

PRESIDENTE



Sono già iniziate le manovre in vista della successione all'attuale presidente dell'Autorità-

Paolo Costa

Finpax (costituita da agenti marittimi e altri operatori nell'ambito del porto). La reazione di Marchi conferma l'interesse di Save anche per il porto, mentre i soci Finpax sono un po' divisi al loro interno sull'atteggiamento da tenere anche se comunque non hanno gradito la perdita dei diritti di prelazione. Tutti ad ogni modo parteciperanno alla prossima assemblea dei soci Vtp per capire come si mettono davvero le cose, prima di avviare eventuali azioni legali. L'ex candidato sindaco Pizzo e il collega Zanetti sostengono che il rischio di una privatizzazione del porto crociere è forte, e per questo avevano già scritto alla Regione chiedendole di intervenire, senza ottenere risposta: «Sperando che non sia proprio il pubblico a creare le condizioni per l'affermarsi del monopolio del privato, come si è già visto in epoca Galan con l'aeroporto Marco Polo, cresciuto grazie a grandi investimenti pubblici».

© riproduzione riservata

## La Spezia: l'Autorità Portuale sbarca a Panama per WiderMoS e le Autostrade del Mare

Author : com

Date : 30 novembre 2015



(FERPRESS) - La Spezia, 30 NOV - Dopo il successo della conferenza finale del progetto WiderMoS tenutasi alla fine di Ottobre alla Spezia, il team guidato dall'Autorità Portuale della Spezia, capofila dell'evento, si è subito messo in moto per rendere operative le aspettative generate dall'evento, in relazione alla possibilità di estendere il concetto di Motorways of the Sea oltre oceano oltre che in Europa. Lo dichiara in una nota l'Autorità Portuale stessa.

La scorsa settimana l'AP è volata a Panama dove si è tenuto, presso il Rosendo Taylor Auditorium dell'Università, il convegno "Trends & Perspectives of the Motorways of the Sea, a European Concept for the Central American Countries".

All'evento hanno partecipato gli studenti ed i docenti dell'Università Tecnologica di Panama e dell'Università Internazionale Marittima di Panama, co-organizzatori della conferenza insieme, tra gli altri, all'Autorità Marittima di Panama, al terminal "Global Internazionale Panama - Porto di Singapore (PSA).

Sono intervenuti, tra gli altri, José Dopeso di COCATRAM, Orlando Allard della Camera Marittima di Panama, Kristel Suarez dell'Università Marittima Internazionale di Panama e John Jordan Castillo dell'Università Tecnologica di Panama. Del gruppo europeo sono intervenuti, oltre a Federica Montaresi, coordinatrice del progetto WiderMoS presso l'AP, Alexio Picco di Circle; Jesus E. Martinez, coordinatore di un corso sulla logistica all'Università Pompeu Fabra di Barcellona; Jesus Carbajosa, responsabile dei progetti europei presso CIMNE e Agustin Montori di ASTA Logistik.

Durante l'evento sono state presentate le soluzioni sviluppate in Europa nel campo delle Autostrade del Mare, collegandole ai progetti volti alla promozione dello Short Sea Shipping (SSS) progettato in America centrale e sviluppato dal COCATRAM.

Lo Short Sea Shipping coinvolge la regione Mesoamerica e ha in comune diverse caratteristiche con le Motorways of the Sea sviluppate in Europa. Questo evento ha certamente facilitato lo scambio di esperienze, tecnologie e opportunità, aprendo future opportunità di cooperazione tra Europa e Centroamerica. I membri della delegazione europea sono stati ricevuti anche dal Coordinatore della logistica presso l'Ufficio della Presidenza della Repubblica di Panama.

"Da questo incontro – dice il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri - è emerso il desiderio e l'intenzione concreta di creare una partnership tra Europa e Centroamerica con l'obiettivo di arrivare alla formalizzazione di accordi bilaterali su questioni riguardanti le Autostrade del Mare, l'intermodalità e l'integrazione della catena logistica. Ci sono grandi potenzialità in questa cooperazione.

## - segue

---

tra cui il miglioramento delle attività finalizzate al raggiungimento di un trasporto marittimo più efficiente, meno inquinante e più interconnesso. Questo incontro è la prova tangibile del successo che il progetto WiderMoS ha raccolto a livello internazionale e rappresenta un primo passo verso l'esportazione in paesi extra UE di una metodologia basata sul concetto di integrazione operativa della dimensione marittima nella catena logistica".



## Porti: Spezia promuove partnership Europa-America centrale

Forcieri a Panama, sarà cooperazione di grandi potenzialità

GENOVA, 30 NOV - Una partnership tra Europa e America Centrale per formalizzare accordi bilaterali in direzione delle 'Autostrade del Mare', le motorways of the sea, e dell'intermodalità portuale. Nei giorni scorsi si è svolto a Panama un convegno che aveva come protagonisti l'Autorità Portuale della Spezia - capofila del progetto WiderMos per la creazione di corridoi logistici utili alla movimentazione di merci a livello europeo -, le più prestigiose Università panamensi e i partner europei del progetto che vuole estendere il concetto di motorways of the sea al di fuori dei confini europei.

Presentate le soluzioni sviluppate in Europa collegandole con l'esperienza della Short Sea Shipping, un progetto che coinvolge il centro e il sud America e che ha caratteristiche in comune con le autostrade del mare europee. Un evento che ha consentito lo scambio di esperienze e tecnologie e che diventa preludio di futuri accordi tra porti. "Ci sono grandi potenzialità in questa cooperazione - ha detto il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia Lorenzo Forcieri - e tra queste il miglioramento delle attività finalizzate al raggiungimento di un trasporto marittimo più efficiente, meno inquinante e più interconnesso".

I membri della delegazione europea sono stati ricevuti anche dal coordinatore della logistica dell'ufficio della Presidenza della Repubblica di Panama. (ANSA).

**A CALATA SANITÀ PRIMO ACCOSTO DI UNA PORTACONTAINER DA 14 MILA TEU**



## GENOVA ALLA PROVA DELLE NAVI GIGANTI

"Toccata" di prova perfettamente riuscita a calata Sanità per la portacontainer "YM Wondrous", lunga 368 metri, larga 51, capacità di 14 mila teu. È la nave più grande mai attraccata al porto storico di Genova **GHIARA >> 12**

**STORICA TOCCATA DI PROVA DELLA "YM WONDROUS": ECCO LA MANOVRA**

## Porto di Genova, al Sech la prima nave da 14 mila teu

La Capitaneria valuterà se lo scalo può accogliere portacontainer così grandi

**ALBERTO GHIARA**

**GENOVA.** Ieri mattina il porto storico di Genova ha accolto la nave più grande della sua storia secolare. La porta-

container "YM Wondrous", ch. per una "toccata" di prolunga 368 metri e larga 51 per va. Il test servirà alla Capitaneria di porto che, con l'aiuto (unità di misura equivalente di piloti, rimorchiatori e ora a un contenitore da 20 piedi), meggiatori, dovrà decidere se autorizzare anche in futuro l'arrivo di navi di queste di-

## - segue

mensioni in un'area particolarmente delicata dello scalo, dove nel 2013 è avvenuto l'incidente della "Jolly Nero".

L'operazione di ieri è filata liscia, ma va sottolineato che l'arrivo è avvenuto in una giornata di bel tempo e, almeno al principio, in assenza di vento. La nave è stata guidata in porto dal capo dei piloti di Genova, John Gatti, assistito da tre rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti, due a poppa e uno a prua. I due rimorchiatori a poppa hanno favorito il rallentamento della nave durante l'ingresso nel canale di Levante. I momenti impegnativi, su cui si soffermerà l'analisi della Capitaneria, sono stati tre. Il primo è quello dell'evoluzione nell'avamposto per ruotare la nave e farla entrare di poppa, a macchina indietro, nel porto storico. Il bacino è largo 580 metri. Successivamente la nave è passata davanti alle vasche dell'Ente Bacini, superando la punta del molo ex-Oarn prima di compiere un'ulteriore rotazione di 90 gradi che le ha permesso di affiancarsi alla banchina del Sech. Lo spazio d'azione è ridotto dalla presenza di bassi fondali. L'uscita, di prua, ha richiesto un numero minore di manovre, ma è stata ugualmente impegnativa perché nel frattempo si era alzato un vento di 18-20 nodi.

Oltre ad avere importanza come test delle capacità del porto, l'arrivo della "Wondrous" apre nuovi scenari dal punto di vista commerciale. Se la Capitaneria dovesse concedere l'autorizzazione, la compagnia Yang Ming sarebbe pronta a far arrivare al Sech un servizio di navi di queste dimensioni. Il terminal resterebbe così inserito nelle grandi rotte fra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente.



La portacontainer "YM Wondrous" della Yang Ming

TERMINAL SECH



Il ponte di comando

CORPO PILOTI PORTO DI GENOVA





## Porti: a Sampierdarena prima nave da 14 mila container

A Genova navi di queste dimensioni attraccavano solo al Vte

GENOVA, 30 NOV - Giornata storica al porto di Sampierdarena dove per la prima volta è entrata una nave da 14 mila container. E' la la YM Wondrous, lunga 360 metri. Ripartirà nelle prossime ore senza alcuna operazione commerciale: il suo arrivo è stato solo un test di manovrabilità, spiega Aldo Negri direttore commerciale di Yang Ming Italia. "Quello di oggi è stato un test - spiega Negri - la nave, che fa un servizio regolare tra Nord Europa e Estremo Oriente ha fatto una tappa a Genova per capire se questo tipo di navi potranno essere messe in servizio regolare, già dalla prossima primavera. Oggi esiste già un servizio su questa tratta ma Yang Ming vorrebbe inserire in questo servizio navi più grandi". La necessità, per la compagnia, era quella di capire se esistevano gli spazi di manovra utili per operare con questo tipo di portacontainer e tutto sembra essere andato per il meglio. "Il mercato chiede questo tipo di navi, il porto di Genova a questo si deve adeguare: è emblematico essere riusciti ad accogliere questa nave nel porto storico di Genova. Finora navi di queste dimensioni attraccavano solo al Vte. Questo è l'ennesimo tassello che l'Italia e Genova mettono a disposizione del mercato", dice Negri.





# Siglato protocollo d'intesa tra GNV e Università di Genova per la formazione

Genova - E' stato siglato questa mattina a bordo della **m/n La Suprema**, attraccata nel porto di Genova, il protocollo d'intesa tra il **Dipartimento di economia (Dec)** dell'Università del capoluogo ligure e **Grandi Navi Veloci**

**Genova** - E' stato siglato questa mattina a bordo della **m/n La Suprema**, attraccata nel porto di Genova, il protocollo d'intesa tra il **Dipartimento di economia (Dec)** dell'Università del capoluogo ligure e **Grandi Navi Veloci** che consentirà ampie forme di collaborazione tra la compagnia e, in particolare, il Corso di Laurea Magistrale in Economia e Management Marittimo Portuale (EMMP) della Facoltà di Economia e Commercio.

La firma è avvenuta in occasione dell'inaugurazione dell'anno Accademico 2015-2016 che ha visto l'intervento del nuovo **Comandante del porto di Genova, nonché neo-Commissario dell'Autorità portuale, Ammiraglio Giovanni Pettorino**, relatore della "lectio magistralis" sul tema "La Capitaneria di Porto tra tradizione ed innovazione nello sviluppo sostenibile delle attività marittime portuali". Presenti per mondo accademico il Direttore del Dipartimento di Economia dell'Università, professor **Luca Beltrametti** e il coordinatore del Corso di Laurea Magistrale, Professoressa **Anna Sciomachen**.

## - segue

---

Grandi Navi Veloci ancora una volta conferma la propensione a stabilire un concreto punto di contatto tra mondo del lavoro marittimo e le istituzioni scolastiche allo scopo di favorire le sinergie necessarie che preparino i giovani all'ingresso nel settore dello shipping grazie ad una capillare attività di collaborazione e ricerca. All'evento erano infatti presenti diverse delegazioni di studenti in rappresentanza dell'Istituto Nautico San Giorgio, Facoltà di economia e Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile.

La compagnia armatrice presieduta da Roberto Martinoli, da diversi anni è impegnata in un costante confronto con le istituzioni scolastiche di vari livelli, presenti in Liguria. Rimanendo al settore universitario Gnv vanta un altro accordo con il Dipartimento di Ingegneria navale genovese che prevede stage bordo-terra e viaggi d'istruzione.

«Inoltre - fa sapere il management di Grandi Navi Veloci - nel solo capitolo della formazione rivolta ai giovani - nel 2015, la compagnia ha effettuato 150 stage con i ragazzi degli istituti Alberghiero e Nautico, una decina per gli studenti di ingegneria navale mentre, per biennio accademico dell'ITIS di Genova, che prevede l'alternanza bordo-terra, sono stati imbarcati 28 allievi dell'Accademia genovese equamente divisi tra coperta e macchina».

Da segnalare, infine, la terza edizione del progetto **Sailor**, sviluppato in collaborazione con Regione e Direzione scolastica della Liguria che nell'anno in corso ha registrato la partecipazione a bordo delle navi della flotta di circa 250 studenti delle Classi IV delle scuole superiori suddivisi in 18 laboratori tematici

# Partita doppia sul BluePrint e il Palasport

## Finanziatori e Accordo di Programma E compromesso sul Padiglione "S"

MASSIMO MINELLA

**I**NVESTITORI istituzionali in grado di affiancare gli enti locali nella realizzazione del BluePrint e dialogo aperto con il Coni per ridare al vecchio Palasport una nuova veste che torni ad esaltarne la vocazione sportiva, senza per questo chiudere la porta alle nuove funzioni nautiche. Si giocherà fra la fine di questo 2015 e l'inizio del prossimo anno la partita decisiva sul futuro del BluePrint, il nuovo disegno del waterfront portuale donato a Genova dall'architetto Renzo Piano. La tabella di marcia messa a punto dal sindaco Marco Doria prevede una serie di passaggi obbligati, a cominciare dalla definizione in tempi rapidi dell'accordo di programma, vale a dire della cornice istituzionale dentro alla quale dev'essere obbligatoriamente inserito il progetto del BluePrint. Insieme a Regione e Comune sarà infatti l'ente firmatario dell'accordo che consente di dare il via operativo alle grandi manovre.

Come noto, il BluePrint è già stato recepito negli strumenti normativi dei singoli enti, ma ha bisogno di un atto che ne definisca la veste giuridica e normativa. L'accordo diventa quindi un passaggio fondamentale, ma non esaustivo della complessa operazione. Il nodo più complesso da sciogliere diventa ovviamente quello economico. Il BluePrint ha costi contenuti, stimati inizialmente in circa 160 milioni di euro. È nella sostanza un progetto che toglie cemento da Porta Siberia a Punta Vagno, abbatte manufatti ormai inutilizzati, fa riemergere l'acqua, crea darsene dalla Calata Gadda alla foce del Bisagno e realizza anche nuove strutture con volumi comunque inferiori a quelli demoliti. Ma tutto questo "rammendo", come l'ha definito Piano, ha un costo. Confidare che sia lo Stato a farsi carico dell'operazione, com'era stato per il Porto Antico, potrebbe essere rischioso e i tempi potrebbero dilatarsi oltremisura. Non è più tempo per chiedere alla mano pubblica di farsi carico di tutte le spese. Ci vogliono nuove solu-

zioni e architetture finanziarie. Una prima soluzione, significativa ma parziale, l'ha offerta [redacted] dichiarandosi pronta a trasferire i suoi 70 milioni legati alla bonifica di Cornigliano sul BluePrint. Si può fare, ma non è così automatico. Essendo un trasferimento di fondi da un dicastero all'altro, si deve coinvolgere e convincere il ministero dell'Economia della bontà dell'operazione. E la parte che manca? Sul piatto il Comune può mettere le aree che dalla Fiera sono state passate alla Spim (per 18 milioni di euro). Aree su cui sorgono quelle strutture che andranno abbattute e lungo le quali tornerà a correre l'acqua e sopra le quali sorgeranno le nuove volumetrie pensate e progettate da Piano per ospitare iniziative commerciali, sportive e di servizi. Chi investe, deve avere il suo ritorno, i suoi "margini". Solo a queste condizioni qualcuno può farsi avanti. Per questo, Doria, che ha affidato all'assessore allo Sviluppo Economico Emanuele Piazza una sorta di ruolo di "project manager", sta cercando di coinvolgere investitori

istituzionali in grado di sostenere l'operazione. Da questo punto di vista un'alleanza con Cassa Depositi e Prestiti rappresenterebbe la soluzione ideale, perché aggregerebbe una delle realtà protagoniste della ripresa economica del Paese e darebbe nel contempo al BluePrint una valenza nazionale. In attesa di definire queste mosse, il progetto si appresta comunque a partire dai suoi primi passi, la realizzazione della nuova Torre dei Piloti, in Fiera, e l'abbattimento del palazzo ex Nira. Nei prossimi giorni, intanto, è atteso a Genova un nuovo vertice con il Coni per il Palasport. Rispetto alla prima impostazione che affidava al Padiglione C un'esclusiva vocazione nautica, lo scenario si sta modificando e lo stesso Piano si è detto disponibile a una nuova riflessione sulla struttura che, raccogliendo le istanze delle associazioni sportive, faccia del Palasport un contenitore rinnovato che sia città dello sport e dei servizi, ma non rinunci a un collegamento coperto con la darsena nautica.

Il sindaco Marco Doria vorrebbe svoltare sull'operazione già entro la fine dell'anno

- segue

## 160 milioni

### I COSTI

Ammonta a circa 160 milioni il preventivo di partenza per i costi da sostenere per la realizzazione del Blueprint donato da Renzo Piano alla città di Genova

## 70 milioni

### IL PORTO

... sarebbe disponibile a mettere a disposizione dell'opera i settanta milioni di cui dispone per le bonifiche dell'area di Comignano. Ma naturalmente tutto ciò non basta ed è per questo che si cercano finanziatori privati

## 18 milioni

### LE AREE FIERA

È stimato intorno ai 18 milioni il valore delle aree del quartiere fieristico che sono passate alla Spim

## 2 milioni

### IL "ROSSO" DELLA FIERA

Si è chiuso con due milioni di passivo l'ultimo bilancio della Fiera, i cui conti, però, sono in esponenziale peggioramento. Si cerca di arrivare ad un salvataggio della società e dei suoi dipendenti, l'opzione primaria sul campo è rappresentata dal matrimonio con la Porto Antico Spa



**GRATIS CON IL TIRRENO** » DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ

## Così inventarono il turismo in riva al mare

La zona del Cantiere fra maxi-yacht e capannoni: lì quasi un secolo fa c'era uno stabilimento balneare

■ LIVORNO

Il porto è una cosa e il cantiere un'altra. Ma campano tutt'e due in quella sottile linea che c'è fra terra e acqua, fra banchina e mare: l'uno per smistare merci, l'altro per costruire flotte. Non solo: ci sarà pure una ragione se l'istituzione portuale - estende la sua competenza fin quaggiù dove non si sa attività portuale bensì cantieristica...

Ma nella foto amarcord cogliamo al balzo una suggestione che ci porta lontano: fuori dal porto. È quello stabilimento balneare che si vede in basso a destra. Si chiamava l'Ilvira e chissà se doveva la denominazione al nome della moglie del proprietario a qualche altra hizzarria del marketing. Siamo a ridosso dello Scoglio della Regina, dove agli inizi dell'Ottocento, prima che dilaghi sulle spiagge del resto d'Europa la granduchessa Elisa Baciocchi e l'arciduchessa Maria Luisa, che di Napoleone erano l'una sorella e l'altra moglie, senza contare la moglie di Ludovico I Borbone re di Etruria si "inventano" la moda dei bagni di mare. Sarà Cerbone Squarci a farne una impresa economica.

Del resto, è il 1814, due secoli fa tondi tondi, quando il medico francese Pierre Guigou dà alle stampe il trattato "Mémoire sur la topographie de Li-

vous et ses bains de mer": dice che i bagni nel mare di Livorno hanno particolarità terapeutiche. Si riferisce a qualcosa che ha già trovato e probabilmente visto: fin da fine Settecento c'è qualcuno che ha avuto l'idea di trarre profitto dal favorire i bagni in mare, è il console del Savoia nella nostra città, Paolo Baretta. A quanto risulta, però, lui il suo "stabilimento balneare" l'aveva realizzato ai margini del rione Venezia, grossomodo nell'attuale strada che non a caso si chiama "dei Bagnetti". Allo Scoglio della Regina la clientela vip, alla Spianata del Cavalleggeri (dove sorgeva la Terrazza Mascagni) si tuffava invece Leopoldo II di Lorena quando era appena un giovanotto un po' hipster, quasi fricchettono. Al popolino invece la "geografia" di classe nell'uso dei servizi balneari riservava la zona nei pressi del Cantiere.

Ma come mai ci si accalca attorno al Cantiere, industria fin dalla metà dell'Ottocento, e della città, ovviamente senza depuratore, quando pochi chilometri a sud ci sono le scogliere del Romito che sono un gioiello? Per la distanza: oggi il problema è il parcheggio, allora era il fatto che bisognava andarci a piedi: anche il prolungamento reale del lungomare fino a Antignano si avrà dopo l'introduzione delle prime linee di trasporto pubblico di

massa (tram) o quantomeno con l'arrivo dell'ippo-tramvia (che però sparirà in poco tempo).

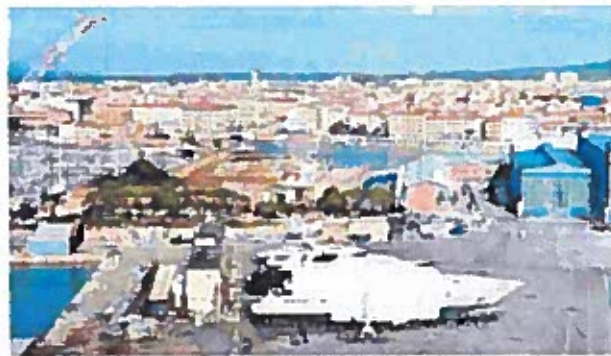
Insomma, quella struttura leggera che vedete nella foto della Livorno che fu c'entra poco con il porto ma è interessante per chiunque voglia conoscere le radici di quel che siamo, se è vero che da lì nasce quello che il femminile del Corriere della Sera ha catalogato come il "mare di città" più bello d'Italia. È l'"invenzione" del lungomare, che passerà per i Pancaldi e la loro "Rotonda del Palmieri" finita in un capolavoro di Fattori, per il grand hotel Palazzo, per i Casini di Ardenza e la Rotonda lì vicino, per la Terrazza Mascagni e prima il parco Eden.

Un disegno territoriale che attraversa tutto l'Ottocento e la prima metà del Novecento. E adesso? Viene a interessare da vicino proprio il porto: 1) con il progetto di un approdo per la piccola nautica in zona Bellana con il congiungimento a terra della Diga della Veggiata (fino a farne una passeggiata di un chilometro e passa); 2) con il raddoppio del lungomare in direzione nord per entrare dentro il Porto Mediceo e raggiungere la Fortezza Vecchia (magari circondandola con un "mimir d'eau" come a Bordeaux, una scenografica "piazza" di acqua profonda poche decine di centimetri).

➔ ARRETRATI

### Foto e raccoglitore? Chiedete all'edicola

Chi volesse recuperare le foto arretrate o non avesse ancora il raccoglitore può farne richiesta al proprio edicolante che contatterà gli uffici del Tirreno. Tutto questo per permettere ai nostri lettori di completare in ogni caso "l'album" fotografico de Porto ieri e oggi, l'iniziativa lanciata dal Tirreno che prevede 21 uscite con 42 foto complessive (una che riproduce una foto del passato e una, a confronto, riguardante l'oggi). Foto e raccoglitore sono gratuiti e vengono consegnati in abbinamento al nostro giornale. Ecco l'elenco delle foto che compongono l'opera: 1) Il Fanale, 2) la Darsena Vecchia, 3) Porto Mediceo, 4) La Darsena Toscana, 5) Le Torri: Marzocco e Magnale, 6) Porto crociere e l'ex silos, 7) L'antico porto visto dal mare, 8) La Darsena Vecchia e la Fortezza Vecchia, 9) La spianata del molo mediceo, 10) Diga del Marzocco e darsena Petroli, 11) Fortezza Vecchia e la Capitaneria, 12) Dal turismo al mega-yacht, 13) La Stazione Marittima, 14) Calata Sgaralino, 15) Il Ponte dei francesi, 16) Alto Fondale, 17) Darsena Nuova, 18) L'ex silos, 19) L'Andana degli Anelli, 20) Il porto passeggeri, 21) Scalo Moresini.



A sinistra: al centro la Darsena Nuova con il Porto della Scaiola, in basso si vede uno stabilimento balneare. A destra: lo stabilimento Astrol Bagnetti con yacht e capannoni già i fabbricati della Porto e libro

FILT E UILTRASPORTI AVEVANO INDETTO UNO SCIOPERO

## Silos del Tirreno, lo scontro rientra

Tregua azienda-sindacati dopo la stabilizzazione di un precario

► LIVORNO

È rientrato lo scontro sindacale alla Silos Magazzini del Tirreno, azienda di logistica del gruppo Calbeca che opera in porto nella movimentazione di cereali, legumi, semi oleosi, farine e simili.

Secondo quanto riferiscono fonti sindacali, dopo che nei giorni scorsi era stato proclamato per ieri uno sciopero di otto ore indetto da Filt Cgil e Ultrasporti, l'azienda ha accettato di stabilizzare un addetto con contratto a termine in scadenza.

In seguito al «pieno risultato ottenuto», le segreterie sindacali hanno ritirato le iniziative di sciopero.

Filt Cgil e Ultrasporti avevano contestato il fatto che, «contrariamente a quanto previsto dal piano industriale, non sono state fatte assunzioni, i lavoratori precari non sono stati stabilizzati e l'azienda ha manifestato la volontà di non rinnovare un operativo a tempo determinato per sostituirlo con un dipendente amministrativo».

I dirigenti sindacali avevano tenuto a sottolineare, pre-

sentando le ragioni della lotta, che «l'ultimo comitato portuale ha accordato all'azienda una concessione ventennale sulla base di un piano industriale ambizioso». Proprio per questo, Filt Cgil e Ultrasporti avevano ribadito che l'azienda aveva «snobbato anche l'impegno preso in sede istituzionale». Tant'è vero che i sindacati avevano avuto un faccia a faccia con [redacted] e l'istituzione portuale si è impegnata «a ottenere chiarimenti dall'azienda».

GIORGIO LUCIFRETTI/ATA

## AP Civitavecchia guida progetto turistico congiunto "Tour 4 Med – percorsi dell'Alto Lazio"

Author : com

Date : 30 novembre 2015



(FERPRESS) - ROMA, 30 NOV - L'Autorità Portuale di Civitavecchia, ha raccolto le diverse esigenze dei comuni del comprensorio in materia di turismo e se ne è fatta portavoce diventando il capofila del Call for Proposal "Sostegno al riposizionamento dei sistemi imprenditoriali territoriali, valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale dell'Alto Lazio".

Secondo quanto si legge in una nota dell'AP, "Pasqualino Monti, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia ha riconosciuto sin da subito il lavoro svolto dall'Alleanza Turistica dei comuni dell'Etruria Meridionale, il consorzio nato nel 2013 dopo la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra i comuni di Civitavecchia, Santa Marinella, Ladispoli, Cerveteri, Tolfa, Allumiere, Fiumicino, Tarquinia, Bracciano, Manziana, Canale Monterano, Trevignano Romano ed Anguillara Sabazia per la valorizzazione e la promozione del turismo nell'area del nord del Lazio, e dopo diverse riunioni a cui ha partecipato anche il Comune di Montalto di Castro si è arrivati ad un percorso condiviso che ha portato l'Autorità Portuale di Civitavecchia a presentare, nell'ambito del POR (programma operativo della Regione Lazio), un progetto congiunto denominato "Tour 4 Med – percorsi dell'Alto Lazio", con lo scopo di ottenere un finanziamento destinato a soggetti privati che dovranno sviluppare nuovi itinerari turistici al fine di promuovere lo sviluppo economico, sociale e culturale del nostro territorio favorendo, in tal modo, nuovi sbocchi lavorativi".



# Turismo: Authority capofila dei comuni del comprensorio

*Molo Vespucci si è fatta portavoce del territorio per il Call for Proposal "Sostegno al riposizionamento dei sistemi imprenditoriali territoriali, valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale dell'Alto Lazio"*

CIVITAVECCHIA - L'Autorità Portuale di Civitavecchia, da sempre attenta al pregevole ed unico patrimonio turistico, naturalistico ed architettonico del nostro territorio e soprattutto alle opportunità che esso può offrire in termini di sviluppo tecnologico, di lavoro, di turismo, d'innovazione e di crescita economica, ha raccolto le diverse esigenze dei comuni del comprensorio e se ne è fatta portavoce diventando il capofila del Call for Proposal "Sostegno al riposizionamento dei sistemi imprenditoriali territoriali, valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale dell'Alto Lazio".

Pasqualino Monti, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia ha riconosciuto sin da subito il lavoro svolto dall'Alleanza Turistica dei comuni dell'Etruria Meridionale, il consorzio nato nel 2013 dopo la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra i comuni di Civitavecchia, Santa Marinella, Ladispoli, Cerveteri, Tolfa, Allumiere, Fiumicino, Tarquinia, Bracciano, Manziana, Canale Monterano, Trevignano Romano ed Anguillara Sabazia per la valorizzazione e la promozione del turismo nell'area del nord del Lazio, e dopo diverse riunioni a cui ha partecipato anche il Comune di Montalto di Castro si è arrivati ad un percorso condiviso che ha portato l'Autorità Portuale di Civitavecchia a presentare, nell'ambito del POR (programma operativo della Regione Lazio), un progetto congiunto denominato "Tour 4 Med – percorsi dell'Alto Lazio", con lo scopo di ottenere un finanziamento destinato a soggetti privati che dovranno sviluppare nuovi itinerari turistici al fine di promuovere lo sviluppo economico, sociale e culturale del nostro territorio favorendo, in tal modo, nuovi sbocchi lavorativi.





# Porto Romano, stringono i tempi per la firma della convenzione

*Scade il 4 dicembre l'ultimatum lanciato dal sindaco Roberto Bacheca. Intanto dall'opposizione Sel, "È possibile" e "Un'altra città è possibile" ricordano che si tratta delle stesse clausole già firmate nel 2010*

S. MARINELLA – Le forze di opposizione in consiglio comunale hanno accolto con favore l'iniziativa del sindaco Roberto Bacheca, di dare un ultimatum alla società Porto Romano, l'azienda che ha in gestione il porticciolo turistico, intimandogli di firmare entro il 4 dicembre la convenzione urbanistica, altrimenti il Comune si vedrebbe costretto a rendere nulla la convenzione tra il Comune e la società stessa. Quello che sottolineano gli esponenti di Sel, un'Altra Città è Possibile e l'associazione E' Possibile, è che i legali dell'impresa che gestisce il porticciolo ritengono che le clausole della convenzione votata ad aprile in consiglio comunale sono vessatorie. «Sfuggirà ai più che quelle sono in pratica le stesse clausole della convenzione che la Porto Romano ha già firmato nel 2010 – dicono gli esponenti delle tre realtà politiche - in particolare, la società aveva già accettato la costruzione degli svincoli, che ora rifiuta. La costruzione di una passerella fino alla Passeggiata al Mare, che non ha mai costruito e che gli è stata quantificata in 200mila euro per la riqualificazione ambientale del tratto di costa. Riqualificazione che evidentemente alla Porto Romano non interessa. Quanto poi ai canoni per i posti barca, in tutti gli accordi controfirmati negli anni dalla Porto Romano, il Comune aveva sempre, almeno sulla carta, rivendicato un ruolo di indirizzo, che prima la Porto Romano accettava e ora no. Il mistero di tale cambio di posizione si spiega in un solo modo, la società prende tempo per evitare l'ampliamento del porto previsto dalla convenzione ma mai realizzato». «La Porto Romano non è stata ai patti – conclude la nota di Acp. Sel e E' Possibile - ma questa semplice verità è stata sommersa sotto una valanga di carte che l'amministrazione non ha saputo o voluto contrastare. E si va avanti così da anni e il meccanismo funziona. Interrompere questo iter significherebbe costruire il porto e correre un rischio di impresa che non vale la pena di correre. Vediamo allora cosa farà la Porto Romano il 4 dicembre. Se firmerà la convenzione urbanistica o continuerà nel suo atteggiamento».

**Gi.Ba.**

**Il porto** Ancora bloccata la consegna delle aree per i nuovi collegamenti stradali e ferroviari



Pressing sull'Autorità del consorzio di imprese al quale sono stati aggiudicati lavori per 22 milioni

## Concessioni, rinviate le revoche

**Il comitato portuale non decide e chiede a Basile un altro rinvio**

**Antonino Pane**

Se il porto di Napoli resta il fanalino di coda anche per la spesa dei fondi europei, le cause sono da ricercarsi anche nella ferma volontà di molti nel conservare una situazione di complessivo immobilismo. Dalla riunione di Comitato portuale di ieri l'entusiastico rinvio sulla revoca parziale di alcune concessioni demaniali che impediscono la consegna dei lavori di risanamento dei collegamenti stradali e ferroviari. Parliamo di un'opera essenziale per lo sviluppo del porto di Napoli, che serve a collegare la costruenda nuova darsena di levante alla rete ferroviaria ed autostradale del

porto. L'intervento, uno dei nove finanziati con il Grande Progetto di 154,2 milioni di euro sul Fesr 2007/13, si basa su un progetto commissionato dalla Port Authority già nel 2005 e pronto dal 2008, per un valore complessivo di circa 22 milioni di euro. I precedenti finanziamenti vennero revocati proprio per il mancato avvio delle opere, frutto dell'astrattismo dei concessionari posti sul tracciato ferroviario e stradale. Poi nel

**Procedure Appalto delegato alle Opere Pubbliche ma è possibile consegnare i lavori**

una che mai avrebbe potuto avviare la

procedura di gara in assenza di un atto che dichiarasse la legittima disponibilità delle aree dell'intervento. Ma il Commissario di allora, Francesco Karrer, dichiarò al Provveditorato che le procedure erano state avviate e che le aree sarebbero state disponibili al momento dell'aggiudicazione delle opere. Il Provveditorato intanto ha fatto la gara ed ha aggiudicato l'opera all'Ati Parmoter srl di Genova - 4T Construction srl ma l'opera, come era prevedibile, non può essere consegnata perché le aree non sono disponibili. Ad essere coinvolte nel procedimento di revoca ci sono 4 concessionari: la Conateco, la Soteco, la Nuova Meccanica Navale, la Fondazione San Carlo. Nonostante le numerose riunioni tecniche, i componenti del Comitato continuano a chiedere rinvii lasciando l'Autorità tra un doppio fuoco: da un lato le richieste risarcitorie che potrebbero venire dall'appaltatore, dall'altro le minacce dei concessionari che lamentano uno stop alle rispettive attività per effetto di un'anomala procedura di revoca.



**22 milioni**  
il progetto

Sono i fondi stanziati nell'ambito del Grande Progetto per realizzare la nuova rete di svincoli stradali e ferroviari che bypassi via Marina

**Quattro**  
i concessionari

Sono le imprese titolari di concessioni demaniali nell'area portuale sui cui terreni sono previsti i lavori delle nuove opere

**Due**  
gli appaltatori

Le imprese che partecipano al consorzio a cui è stata aggiudicata l'opera: l'Ati Parmoter srl di Genova - 4T Construction srl

## Napoli: Comitato Portuale conferma Squillante. Rinviata decisione lavori alla Darsena di Levante

Author : com

Date : 30 novembre 2015



(FERPRESS) – Napoli, 30 NOV – Il comitato Portuale di Napoli ha confermato oggi Emilio Squillante come Segretario Generale sino al mese successivo alla scadenza del mandato del Commissario Straordinario, Antonio Basile, fissata al 31 aprile 2016 o all'elezione del Presidente se precedente. E' quanto si legge in un comunicato dell'AP di Napoli.

In apertura dei lavori il Commissario Straordinario – prosegue il comunicato - ha riferito sulla possibilità per i componenti del Comitato Portuale di presentare delle osservazioni e/o contributi di idee sulla legge di riforma della portualità che, previa accurata valutazione, potranno essere inoltrate ad Assoport.

Al secondo punto all'ordine del giorno, la delibera di revoca parziale delle concessioni di Conateco, Soteco, Nuova Meccanica Navale e Fondazione Teatro San Carlo per consentire l'esecuzione dei lavori di realizzazione dei collegamenti viari e ferroviari a servizio del nuovo Terminal di Levante.



La decisione sulla revoca è stata rinviata a maggioranza. Diverse le ragioni che hanno spinto ad una decisione ritenuta critica dal Commissario Straordinario "perché- ha spiegato- la revoca parziale risponde al principio di un superiore interesse pubblico a consentire all'impresa aggiudicatrice dei lavori di eseguirli. Resta ferma la giusta richiesta dei concessionari di non venire pregiudicati nello svolgimento delle attività"

Il punto, come hanno evidenziato in molti, è che sull'aggiudicazione della gara pende un'ipotesi di sospensiva del TAR a seguito del ricorso presentato dalle imprese giunte seconda e terza alla gara. In particolare il rappresentante delle imprese portuali ha chiesto la convocazione di una riunione tecnica per definire modalità organizzative del cantiere che riducano al minimo i disagi per gli operatori.

Al termine di un'ampia discussione il Comitato Portuale – si legge nel comunicato - ha deciso di tenere a breve una seduta monotematica sulla revoca e su tutte le questioni tecniche ad essa connesse.

Diverse le pratiche demaniali approvate: tra queste la decadenza della concessione, già rilasciata, alla Cooperativa "Ormezzatori di Santa Lucia" per il mancato versamento dei canoni concessori. A maggioranza è stato espresso parere favorevole per l'attività svolta dalla società D.E.M.I srl con sede in

## - segue

---

Napoli (interno Porto) alla Calata Porta Massa per l'occupazione del manufatto "ex deposito locomotori FF.SS." e per l'area antistante destinata a parcheggio.

Il Comitato – conclude il comunicato - ha deliberato su alcune concessioni riguardanti il porto di Castellammare di Stabia e destinate all'implementazione del traffico da diporto.

## **Napoli: Comitato Portuale: conferma Emilio Squillante. Rinvia decisione revoca parziale concessioni per lavori Darsena di Levante**

Napoli, 30 novembre 2015 - Emilio Squillante è stato confermato Segretario Generale sino al mese successivo alla scadenza del mandato del Commissario Straordinario, Antonio Basile, fissata al 31 aprile 2016 o all'elezione del Presidente se precedente.

In apertura dei lavori il Commissario Straordinario ha riferito sulla possibilità per i componenti del Comitato Portuale di presentare delle osservazioni e/o contributi di idee sulla legge di riforma della portualità che, previa accurata valutazione, potranno essere inoltrate ad Assoport.

Al secondo punto all'ordine del giorno, la delibera di revoca parziale delle concessioni di Conateco, Soteco, Nuova Meccanica Navale e Fondazione Teatro San Carlo per consentire l'esecuzione dei lavori di realizzazione dei collegamenti viari e ferroviari a servizio del nuovo Terminal di Levante.

La decisione sulla revoca è stata rinviata a maggioranza. Diverse le ragioni che hanno spinto ad una decisione ritenuta critica dal Commissario Straordinario "perché- ha spiegato- la revoca parziale risponde al principio di un superiore interesse pubblico a consentire all'impresa aggiudicatrice dei lavori di eseguirli. Resta ferma la giusta richiesta dei concessionari di non venire pregiudicati nello svolgimento delle attività"

Il punto, come hanno evidenziato in molti, è che sull'aggiudicazione della gara pende un'ipotesi di sospensiva del TAR a seguito del ricorso presentato dalle imprese giunte seconda e terza alla gara. In particolare il rappresentante delle imprese portuali ha chiesto la convocazione di una riunione tecnica per definire modalità organizzative del cantiere che riducano al minimo i disagi per gli operatori.

Al termine di un'ampia discussione il Comitato Portuale ha deciso di tenere a breve una seduta monotematica sulla revoca e su tutte le questioni tecniche ad essa connesse.

Diverse le pratiche demaniali approvate: tra queste la decadenza della concessione, già rilasciata, alla Cooperativa "Ormeggiatori di Santa Lucia" per il mancato versamento dei canoni concessori. A maggioranza è stato espresso parere favorevole per l'attività svolta dalla società D.E.M.I Srl con sede in Napoli (intorno Porto) alla Calata Porta Massa

per l'occupazione del manufatto "ex deposito locomotori FF.SS." e per l'area antistante destinata a parcheggio.

Il Comitato ha infine deliberato su alcune concessioni riguardanti il porto di Castellammare di Stabia e destinate all'implementazione del traffico da diporto.



## Comitato portuale Napoli: Squillante confermato segretario

Rinviata decisione su revoca parziale concessioni per lavori

**NAPOLI, 30 NOV** - Emilio Squillante è stato confermato segretario generale del Comitato portuale di Napoli fino al mese successivo alla scadenza del mandato del commissario straordinario, Antonio Basile, fissata al 31 aprile 2016 o all'elezione del Presidente se precedente.

In apertura dei lavori il commissario straordinario ha riferito "sulla possibilità per i componenti del Comitato Portuale di presentare delle osservazioni e/o contributi di idee sulla legge di riforma della portualità che, previa accurata valutazione, potranno essere inoltrate ad Assoporti". Al secondo punto all'ordine del giorno, la delibera di revoca parziale delle concessioni di Conateco, Soteco, Nuova Meccanica Navale e Fondazione Teatro San Carlo per consentire l'esecuzione dei lavori di realizzazione dei collegamenti viari e ferroviari a servizio del nuovo Terminal di Levante. La decisione sulla revoca è stata rinviata a maggioranza.

## **Via libera al primo treno shuttle container dal porto di Napoli agli interporti della Campania**

Napoli, 30 novembre 2015 - Luce verde al collegamento ferroviario shuttle fra il porto di Napoli e l'Interporto Sud Europa (I.S.E.) di Marcianise- Maddaloni. Parte oggi dall'area portuale del Terminal Ferroviario Porto di Napoli, adiacente il pontile Vittorio Emanuele, il primo convoglio completo di 24 vagoni per l'Interporto casertano destinato ad assumere un ruolo sempre più importante in chiave logistica e di area polmone per lo scalo partenopeo.

Atteso per anni e reso possibile dal ripristino della rete ferroviaria esistente, il collegamento ferroviario avrà una frequenza iniziale di due coppie (andata e ritorno) di convogli-shuttle a settimana. Successivamente la frequenza salirà a una coppia di treni al giorno, uno in entrata e uno in uscita dal porto.

I treni sono gestiti direttamente dalla Servizi I.S.E. (controllata dalla Interporto Sud Europa) a favore del porto e quindi dell'intera rete logistica e di interporti della Campania, in diretta partnership (per la parte vettoriale) con Trenitalia. Nell'Interporto Sud Europa è stata predisposta un'area proprio per lo smistamento e lo stoccaggio dei container da dove, in prospettiva, I.S.E. sta pianificando una serie di collegamenti con altri porti del Mezzogiorno e con il Nord Italia.

# The Medi Telegraph

---



## Via libera al primo treno dal porto di Napoli agli interporti della Campania

Napoli - Container, parte oggi dall'area portuale del Terminal Ferroviario Porto di Napoli, adiacente il pontile Vittorio Emanuele primo, il primo convoglio completo di 24 vagoni per l'Interporto casertano.

Luce verde al collegamento ferroviario shuttle fra il porto di Napoli e l'Interporto Sud Europa (I.S.E.) di Marcianise- Maddaloni. Parte oggi dall'area portuale del Terminal Ferroviario Porto di Napoli, adiacente il pontile Vittorio Emanuele primo, il primo convoglio completo di 24 vagoni per l'Interporto casertano destinato ad assumere un ruolo sempre più importante in chiave logistica e di area polmone per lo scalo partenopeo. **Atteso per anni e reso possibile dal ripristino della rete ferroviaria esistente, il collegamento ferroviario avrà una frequenza iniziale di due coppie (andata e ritorno) di convogli-shuttle a settimana.** Successivamente la frequenza salirà a una coppia di treni al giorno, uno in entrata e uno in uscita dal porto. I treni sono gestiti direttamente dalla Servizi I.S.E. (controllata dalla Interporto Sud Europa) a favore del porto e quindi dell'intera rete logistica e di interporti della Campania, in diretta partnership (per la parte vettoriale) con Trenitalia. Nell'Interporto Sud Europa è stata predisposta un'area proprio per lo smistamento e lo stoccaggio dei container da dove, in prospettiva, I.S.E. sta pianificando una serie di collegamenti con altri porti del Mezzogiorno e con il Nord Italia.



PORTO DI NAPOLI

## Treni shuttle con Marcianise

**porto** di napoli Treni shuttle con Marcianise Luce verde al collegamento ferroviario shuttle fra il **porto** di Napoli e l' Interporto Sud Europa (Ise) di Marcianise- Maddaloni. È partito ieri dall' area **portuale** del terminal ferroviario Porto di Napoli, il primo convoglio completo di 24 vagoni per l' Interporto casertano destinato ad assumere un ruolo sempre più importante in chiave logistica e di area polmone per lo scalo partenopeo.

Atteso per anni e reso possibile dal ripristino della rete ferroviaria esistente, il collegamento ferroviario avrà una frequenza iniziale di due coppie (andata e ritorno) di convogli-shuttle a settimana. I treni sono gestiti direttamente dalla Servizi Ise (controllata dalla Interporto Sud Europa) a favore del **porto** e quindi dell' intera rete logistica e di interporti della Campania.



## Canoni e risarcimenti milionari le infinite spine dell' Authority

Canoni non incassati, risarcimenti milionari, ora tutti vogliono essere rimborsati dall' Autorità Portuale. Mancati escavi, mancanti interventi di consolidamento, mancata consegna di spazi: insomma se il porto di Napoli è fermo la colpa è dell' Ente di piazzale Pisacane che dovrebbe sborsare un bel po' di milioni perchè non ha provveduto ad effettuare lavori infrastrutturali a tempo debito. A leggere i resoconti del Comitato Portuale c' è da rabbrivire. L' Autorità Portuale che dovrebbe mettere nel mirino i concessionari, innanzitutto controllando i piani di impresa e gli investimenti, si ritrova a difendersi dagli stessi concessionari che chiedono a risarcimenti milionari.

E così la crisi di Conateco? La colpa è dell' Autorità Portuale. Parola più, parola meno, questo è il senso di un ricorso al Tar presentato dalla società terminalistica che ha chiesto alla Port Authority un mega risarcimento di 37 milioni di euro quale risarcimento per la perdita dei traffici. La crisi aziendale, in buona sostanza, sarebbe correlata alla incapacità manifestata dall' Ente di piazzale Pisacane nell' eseguire in tempo utile i dragaggi dei fondali, essenziali per ospitare le navi portacontainers di nuova generazione, tagliando fuori il porto di Napoli dal servizio di importanti vettori. E non basta. Vogliono soldi dall' Autorità Portuale anche i soci della società Porto Fiorito, concessionaria delle attività di progettazione, esecuzione e gestione del porto turistico di Napoli Est, che ha richiesto la risoluzione contrattuale per inadempimento. Insomma anche Porto Fiorito ha chiesto al Tar di condannare l' Autorità Portuale ed il Comune di Napoli al pagamento di una somma a titolo risarcitorio di 70 milioni di euro. La società, infatti, sostiene che sia il Comune che l' Autorità Portuale non hanno eseguito le attività di bonifica previste, quale onere a carico degli enti pubblici, sui suoli a terra ed a mare. Anzi l' Autorità Portuale - si sostiene - ha occupato parte delle aree con materiali provenienti da piccoli dragaggi dei fondali che avrebbero dovuto essere allocati in una vasca di colmata misteriosamente danneggiata. Questo materiale, che ora dovrà essere trasportato a discarica, porterà a nuovi pesanti oneri (circa 4 milioni di euro), avrebbe generato un danno alla Porto Fiorito che ora aspetta di essere risarcita. E ancora. La Cantieri del Mediterraneo ha citato l' Autorità Portuale per non avere eseguito in tempo utile gli interventi infrastrutturali promessi in concessione. E poi la Snav che ha chiesto ed ottenuto il Commissariamento ad acta per il mancato perfezionamento di un' istanza di concessione inoltrata nel 2012 ed ancora priva del completamento dell' istruttoria. E che dire dell' Autorità per la Concorrenza che ha chiesto le motivazioni per cui la Port Authority, dopo aver visto azzerare dal Consiglio di Stato le attività di gara per l' assegnazione di un bacino di carenaggio al Molo Martello, ancora non ha bandito una nuova procedura. Insomma il pericolo è che soldi pubblici invece di essere spesi per infrastrutture saranno spesi per risarcimenti.



IL CASO

## Legge di stabilità blocchi e proteste in Calabria

ROMA. Cgil, Cisl e Uil della Calabria ieri - per protesta contro la legge di Stabilità hanno occupato per ore gli imbarchi dei traghetti per la Sicilia a Villa San Giovanni, lo svincolo di Cosenza Nord dell' Autostrada Salerno-Reggio Calabria ed un tratto della statale 106. Motivo della occupazione il taglio di 30 milioni di euro per la forestazione, la riduzione delle risorse per la contrattualizzazione degli Lsu-Lpu ed il mancato rilancio del porto di Giola Tauro.

**Telecom, si allarga il fronte contrario ai consiglieri Vivendi**

Il gruppo di lavoro di Telecom Italia si è allargato. I consiglieri di Telecom Italia si sono divisi in due fazioni. Una fazione che sostiene Vivendi e una fazione che si oppone. La fazione che si oppone a Vivendi è composta da: [List of names]

**CREScere INSIEME**

PARTICIPA ALL'AUMENTO DI CAPITALE DI IBERIA MILANO

Crescere Insieme è un progetto di [List of companies]

0 Villa San Giovanni

## Tagli ai precari, scatta la protesta agli imbarchi

I sindacati della Calabria sono scesi in piazza contro la legge di stabilità, occupando ieri per ore gli imbarchi dei traghetti per la Sicilia a Villa San Giovanni, lo svincolo di Cosenza Nord della Salerno - Reggio Calabria ed un tratto della statale 106. La protesta è contro il taglio di 30 milioni di euro per la forestazione, la riduzione delle risorse per la contrattualizzazione degli Lsu-Lpu ed il mancato rilancio del **porto** di Gioia Tauro.

**Caricere di Pagliarelli, assolta l'ex direttrice**  
L'assoluta della ex direttrice della casa di reclusione di Pagliarelli, assolta l'ex direttrice della casa di reclusione di Pagliarelli, assolta l'ex direttrice della casa di reclusione di Pagliarelli.

**Via D'Amelio, prosciolti presunto depistatore**  
Prosciolti i due uomini accusati di aver depistato il giudice D'Amelio, prosciolti i due uomini accusati di aver depistato il giudice D'Amelio, prosciolti i due uomini accusati di aver depistato il giudice D'Amelio.

**Tagli ai precari, scatta la protesta agli imbarchi**  
I sindacati della Calabria sono scesi in piazza contro la legge di stabilità, occupando ieri per ore gli imbarchi dei traghetti per la Sicilia a Villa San Giovanni, lo svincolo di Cosenza Nord della Salerno - Reggio Calabria ed un tratto della statale 106.



## Palermo 2025, il seminario sulla città del futuro all'ex facoltà di Architettura

Mercoledì 13 gennaio dalle 15.30 presso l'ex facoltà di Architettura, l'associazione RUN con la collaborazione di Rera Giovanni, responsabile Run Architettura Palermo organizza il seminario "Palermo 2025: la Palermo del Futuro". Il seminario sarà articolato come segue: Saluti Prof. Maurizio Carta, Presidente Scuola Politecnica Unipa Prof. Francesco Lo Piccolo, Coordinatore Corso di Studi SPTUPA e PTUA Relatori Ass.re Giusto Catania Partecipazione, Decentramento, Servizi Anagrafici, Migrazione, Servizi Demografici, Agenda 21, Gestione servizi cimiteriali, Mobilità, Rapporti funzionali con AMAT. Ass.re Giuseppe Gini Pianificazione urbana e territoriale, Mari e coste, Rapporti funzionali con Autorità Portuale. Prof. Marco Picone Geografia Urbana - SPTUPA (Palermo) Geografia Sociale - PTUA (Palermo) Prof. Filippo Schilleci Urbanistica Il Laboratorio di Analisi della Città e del Territorio Giovanni Rera, Consigliere Corso di Studi SPTUPA Scopo del seminario è illustrare agli Studenti dei Corsi di Architettura, ed in particolar modo agli studenti del corso di Scienze della Pianificazione Territoriale, il nuovo Piano Regolatore di Palermo. Partendo dal lavoro di redazione del Piano, il modello di sviluppo sostenibile di "Palermo 2025", si arriva alla filosofia dell'e-green way e delle blue way e dei connessi aspetti partecipativi, che caratterizzano il nuovo Piano Regolatore che disegnerà la Palermo del futuro. Le figure individuate come relatori sono interlocutori privilegiati sia dal punto di vista tecnico-politico sia dal punto di vista sociale.



INSERITO DA GIOVANNI

## Autorità Portuale: chiusura prevista già nel 2011, e dalla politica solo pietre nel pozzo - MessinaOra.it

**Autorità Portuale:** chiusura prevista già nel 2011, e dalla politica solo pietre nel pozzo 30 novembre 2015 14 La sede. La sede non c'è più. "Siamo stati declassati". Un ex assessore accusa la "politica messinese" per questo furto. Come sempre la realtà non è come sembra. Almeno in Sicilia. Stiamo scrivendo della quasi decisione del governo Renzi di riorganizzare il sistema dei trasporti riducendo le sedi di **Autorità Portuale**. Una razionalizzazione obbligata che segue il disegno europeo delle Reti prioritarie ( entro il 2030 ) e secondarie ( entro il 2050 ) tracciate nel vecchio Continente. Sapete quando è partito questo programma? La prima proposta nasce nell' ottobre del 2011 con la indicazione di 11 porti: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste e Gioia Tauro. A dicembre 2011 viene poi aggiunto il porto di **Palermo** escluso "per errore tecnico". Nell' ottobre del 2013, attraverso un nuovo iter, vengono inseriti nella Rete prioritaria TenT anche i porti di Cagliari e di Augusta. Scelta sostenuta con forza dall' eurodeputato sardo Giommaria Uggias, eletto con Di Pietro, e agevolata dal commissario europeo ai trasporti Siim Kallass. Dov' erano allora i tromboni che oggi

piangono, si disperano e sembrano delusi dalla scelta del governo? Cosa avrebbe dovuto fare il governo oggi se già i nodi "core" italiani erano stati decisi nel 2013? Mentre oggi si sprecano dichiarazioni e accuse fino a ieri si parlava di accorpamento con il porto di Gioia Tauro quando tutti avrebbero dovuto sapere che lo scalo calabrese era già nella lista della prima ora mentre del porto di Messina non ne parlava nessuno a livello nazionale. Il furto non c'è stato perché mancava proprio l' oggetto del furto. Ovvero il porto della nostra città, così come quello di Catania, non rientravano affatto nella Rete primaria. Giusto? Sbagliato? Tutto opinabile, ma è la politica che rende possibile anche l' impossibile. Nello schema del 2011 già erano state prese decisioni assurde. Per esempio alla Puglia si concedevano due porti (Taranto e Bari ) mentre si escludeva Civitavecchia molto più importante. Ma a Messina o in Sicilia non potevano avviare certo nessuna battaglia seria e **autorevole** per un riconoscimento e un reinserimento. Un' **Autorità Portuale** che era governata da un certo Lo Bosco pensava certamente a ben altro. Veniva, per esempio, distrutto l' Ente Fiera dopo una lunga e ignobile lotta per il canone; oppure si appaltavano le banchine del Porto a una ditta poi coinvolta in una inchiesta di corruzione. Si continuava a lasciare in vita la Rada S. Francesco concedendola sempre alla sessa società; si rafforzava il molo Norimberga lasciando invece insabbiare il porto di Tremestieri. Si sprecavano risorse affittando una sede di proprietà del deputato Francantonio Genovese. E tanto altro. Perché difendere quest' **Autorità** portuale allora? Perché dire che i messinesi sono stati umiliati dalla scelta di Augusta? Noi siamo stati umiliati dal 1994 da una gestione assurda di un' **Autorità Portuale** che si è impossessata della parte migliore del territorio messinese come se fosse una proprietà privata e non un bene pubblico. E' questa la vera e unica cocente umiliazione. La politica, locale e regionale, dovrebbe cominciare da questo nodo. Ma, in questa città, tutto rimane come sempre. Solo pietre nel pozzo. ( Saro Visicaro ) Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it TAGS.



LA RIFORMA DEI PORTI Ci si interroga sul come intervenire per evitare che si consumi definitivamente lo smacco del declassamento di Messina

## Abbiamo perso la partita. Ci sono i supplementari?

Picciolo ne è convinto: «Crocetta può e deve intervenire, non come favore ma sulla base dei numeri»

Lucio D'Amico «La partita è ancora aperta». Lo ha detto il deputato nazionale Enzo Garofalo, lo ripetono in tanti tra i parlamentari messinesi. L'iter della riforma della portualità non è concluso, dal decreto predisposto dal ministro Delrio c'è uno schema che adesso potrà essere modificato nelle competenti Commissioni. Quello subito dalla città è, comunque, un grave smacco, però se la rappresentanza del territorio dimostrerà di avere la forza finora mancata, ci possono essere margini per trovare soluzioni alternative al l'accorpamento con Catania e Augusta e, soprattutto, al declassamento di Messina da **Autorità portuale** a semplice Direzione di scalo.

Il presidente dell'Ars Giovanni Ardizzone, che si era battuto per l'**Autorità** dello Stretto e di Gioia Tauro, commenta duramente: «Tutti coloro che, più o meno palesemente, hanno tramato affin che la nostra città non entrasse in quell'**Autorità portuale** che, assieme a Gioia Tauro, sarebbe stata la più competitiva del Mediterraneo, ci risparmiino almeno le lacrime di coccodrillo».

Secondo il capogruppo di Sicilia Futura all'Ars, Beppe Picciolo, «Messina ha tutti i numeri per vedersi assegnata la qualifica di porto "core" nell'ambito della riforma in atto. La classe dirigente messinese si mobilita per sollecitare il presidente della Regione siciliana affinché venga assegnata a Messina la qualifica di capofila. Lo dicono i numeri ed il decreto di riforma delle **Autorità portuali** è in tal senso molto chiaro. Altre strade, ancorché impervie, servirebbero solo ad indebolire e vanificare una posizione di forza che Messina si è guadagnata in questi anni. Occorre essere razionali rispetto al fine che s'intende raggiungere», prosegue Picciolo, che poi ribadisce: «Messina ha tutte le carte in regola per vedersi attribuire la qualifica di porto "core" nell'ambito della riforma delle **Autorità portuali**. Senza stravolgere il decreto il porto di Messina ha i numeri per confermare la propria leadership nel sistema della Sicilia Orientale rispetto ad Agusta e Catania ed è su que sto punto che la classe dirigente messinese deve mobilitarsi, chiedendo con forza al presidente Crocetta l'applicazione dell'articolo 1 bis del decreto di accorpamento, ovvero la possibilità che esplicitamente viene data al presidente della Regione siciliana



### Abbiamo perso la partita. Ci sono i supplementari? Picciolo ne è convinto: «Crocetta può e deve intervenire, non come favore ma sulla base dei numeri»

Articolo di cronaca con immagini e testo. Immagine principale: un cantiere portuale con gru e strutture in costruzione.

Articolo di cronaca con immagini e testo. Immagine principale: un uomo in un'aula di assemblea.

## - segue

---

di indicare il porto "core" sulla base degli attuali reali traffici marittimi, articolazioni e livello di infrastrutturazione».

Lo aveva già dichiarato "a caldo" ma Picciolo insiste su questo tema, a suo avviso, dirimente. Non c'è bisogno di chiedere "favori" a Crocetta, il governatore siciliano può e deve decidere sulla base di inoppugnabili dati tecnici e strategici. «Lo ripeterò fino alla noia - insiste il deputato regionale - Messina ha la legge e la forza dei numeri dalla sua parte per pretendere la qualifica di porto "core" utilizzando il dettato del decreto e quindi appellandosi alle facoltà di scelta concesse nello specifico al presidente Crocetta, che non dovrà far altro che leggere le tabelle sull'operatività dei porti di Messina, Catania ed Augusta per poi valutare "oggettivamente" l'assegnazione della leadership. Sarebbe strana una decisione diversa mentre siamo convinti che una volta assegnata la qualifica sarà possibile aprire un serio confronto con l'Autorità portuale calabrese per realizzare, da una posizione di vera forza, l'Area Integrata dello Stretto».3.





## Porti: area ex cantiere navale Trapani a società romana

Affidamento era atteso da tre anni

TRAPANI, 30 NOV - L'area dell'ex cantiere navale di Trapani è stata affidata dal ministero delle Infrastrutture alla società Marina 2 srl di Roma. Tramontata, quindi, la possibilità per gli ex dipendenti della Satin, l'ex concessionaria fallita, ora costituiti in cooperativa, di tornare a lavorare in quell'area gestendo un'attività strategica per lo sviluppo del porto. L'affidamento era atteso da quasi 3 anni.(ANSA).



## Porti: Cracolici, presto inizieranno lavori a Mazara

Assessore promette risorse per completamento opere

**PALERMO, 30 NOV** - L'assessore regionale all'Agricoltura, Antonello Cracolici, ha incontrato i rappresentanti della filiera ittica Mazara. "Fra dieci giorni - ha detto - verrà espletata la gara d'appalto per l'escavazione del porto. La Regione, attraverso l'ufficio del commissario delegato per la mitigazione del rischio idrogeologico, ha predisposto tutti gli atti necessari per far partire la prima trincea di lavoro".

"Mi prenderò cura - ha aggiunto - di trovare le risorse che necessitano per il completamento delle opere, cioè l'escavazione del fondale, la indispensabile illuminazione, la sua messa in sicurezza e la sistemazione dei servizi. Ci vuole una forte coesione territoriale. E' indispensabile che tutti gli attori pubblici e privati coinvolti nelle attività portuali facciano sinergia e gioco di squadra".(ANSA).



## Trasporti: imprese spedizioni, 14 mld euro il fatturato 2014

Studio, 14,9 mld di diritti doganali versati all'erario

GENOVA, 30 NOV - E' di 14 miliardi di euro il fatturato complessivo generato nel 2014 dalle 1.750 aziende di spedizioni attive in Italia che danno lavoro a circa 30.000 addetti diretti; 14,9 miliardi di euro il valore dei diritti doganali (Iva e dazi) versati lo scorso anno allo Stato dalle imprese del settore. E' quanto emerge da uno studio elaborato dal Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Cattaneo per conto della Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, presentato a Milano nell'ambito dell'Assemblea Generale Fedespediti.

Lo studio evidenzia una struttura incentrata sulle piccole e medie imprese (l'86% delle aziende realizza un fatturato fino a 10 milioni mentre solo il 2% supera i 50 milioni) con forti specializzazioni merceologiche o geografiche e un buon numero di player strutturati che nel tempo si sono trasformati da case a imprese di spedizione (il 75% del mercato viene realizzato da meno del 15% delle aziende).

Dal punto di vista geografico, la ricerca mostra una maggiore concentrazione delle imprese nel Nord Italia (75%). Milano, in particolare, risulta essere l'area privilegiata di insediamento degli spedizionieri, sia degli headquarters dei grandi gruppi nazionali e internazionali, sia delle unità operative di imprese con sede centrali fuori dalla Lombardia. Seguono per importanza le province 'portuali' come Genova, Livorno e Venezia e quelle che rivestono un ruolo trainante nel sistema manifatturiero come Bologna, Brescia, Firenze e Vicenza. La ricerca mostra anche come, per le aziende individuate, l'export costituisca una quota di fatturato superiore rispetto all'import e come il trasporto marittimo sia la modalità di trasporto più utilizzata seguita da quella terrestre e da quella aerea. (ANSA).

**Logistica.** Tanto vale, secondo uno studio Fedespedit, l'importo annuale da dazi e tasse di merci extra Ue

## Dai porti 500 milioni all'erario

Gli spedizionieri italiani assediati da burocrazia e multinazionali

Raoul de Forcade

MILANO

Fanno incassare all'erario 500 milioni l'anno e rappresentano un fatturato complessivo di 14 miliardi di euro, pari al 19,7% del 75 miliardi dell'intero settore del trasporto e della logistica e al 33% dei 42 miliardi che si ottengono escludendo dal calcolo dei ricavi le transazioni interne del settore e il valore del subappalto ai fornitori di trasporto (come i padroncini) o di magazzino (ad esempio cooperative di facchinaggio). Le 1.750 aziende di spedizioni che operano in Italia, insomma, su oltre 100mila imprese della logistica, contribuiscono a un terzo del mercato del settore; ma quelle italiane sono assediati dai grandi operatori stranieri che «nella classifica delle 1.750 imprese distanziano di gran lunga i maggiori operatori nazionali in termini di quote di mercato e, anzi, negli anni recenti hanno fatto shopping di aziende italiane». Tanto che «sono pochi gli operatori nazionali di dimensioni sufficienti a superare il ruolo di semplici sub-fornitori e ad accedere ai segmenti più redditizi del mercato delle spedizioni internazionali».

Questo quadro con luci e ombre emerge da uno studio di Fabrizio Dallari, direttore del centro di ricerca sulla logistica dell'università Cattaneo Luic, presentato nel corso dell'assemblea pubblica di Fedespedit, l'associazione degli spedizionieri italiani, tenutasi ieri a Milano. Al termine dell'incontro, Piero Lazzeri, genovese e presidente uscente dell'associazione al secondo mandato, ha lasciato il posto al suo successore, il livornese Roberto Alberti. «Negli Usa», ha spiegato Lazzeri, «non si muove un chilo di merce che non sia governato dagli americani. Noi non lo facciamo. Per questo ci sono moltissime multinazionali che

operano qui in Italia».

Non è un caso, peraltro, che l'assemblea si sia svolta a Milano, visto che, nonostante la ripartizione del fatturato delle imprese di spedizione per area di attività sia per il 53% marittimo per il 28% terrestre e per il 19% aereo, sono il capoluogo lombardo e la sua provincia, nonostante l'assenza del mare, a totalizzare il maggior numero di aziende del comparto: 337. Seguono le provincie di Genova (154 imprese), Livorno (93) e Venezia (76), connesse, scrive Dallari, «ai principali porti nazionali per volume di attività, ad esclusione dei traffici di transhipment, che complessivamente

### NUOVO VERTICE

L'assemblea di Fedespedit ha eletto ieri il nuovo presidente. Si tratta del livornese Roberto Alberti, ad della Cis spa, che succede a Piero Lazzeri

hanno lo stesso numero di aziende della provincia di Milano».

Lo studio sottolinea anche che il settore delle spedizioni, «a fronte di un valore dei ricavi di 14 miliardi, trattiene solo 2 miliardi di valore aggiunto per ripagare i costi interni e "gira" ai fornitori esterni di servizi oltre 12 miliardi». È significativo, inoltre, notare che delle 1.750 imprese in questione, solo 36 hanno un fatturato maggiore di 50 milioni (e, di queste, 20 lo hanno superiore a 100 milioni) ma rappresentano ben il 4,4% del 14 miliardi di ricavi; quelle tra 10 e 50 milioni sono 213, pari al 31% dei ricavi totali; quelle tra 2 e 10 milioni sono 632, con una percentuale del 20% e quelle sotto i 2 milioni di euro sono 869 che coprono solo il 5% del fatturato complessivo. Nonostante, inoltre, le

imprese di spedizione deleghino gran parte dei servizi a soggetti esterni, contribuiscono a dare lavoro a oltre 30mila addetti diretti. A fronte, poi, «di circa 350 miliardi di valore delle importazioni, le imprese di spedizioni versano alle casse dello Stato, per conto dei propri clienti, 14,9 miliardi di diritti doganali, che comprendono 12,9 miliardi di Iva e 2 miliardi di dazi. Questi ultimi sono una risorsa dell'Ue, tuttavia il 25% di questa quota è destinato al Paese in cui fa ingresso la merce. Perciò ogni anno circa 500 milioni vengono incassati dall'erario per effetto dell'ingresso di merce di origine extra Ue attraverso porti e aeroporti italiani». Se poi si riuscisse a far passare dagli scali italiani almeno la metà (cioè 700-900 mila container) dei flussi di merci che, destinate all'Italia, sbarcano nei porti del Northern range, l'Italia «potrebbe incrementare notevolmente gli introiti dell'erario».

Riguardo alle suditanza delle imprese italiane nei confronti dei grandi operatori stranieri, gioca un ruolo importante, secondo lo studio, il fatto che «le modalità di acquisto (franco destino) e vendita (franco fabbrica) adottate dalle imprese produttrici italiane nei rapporti con l'estero hanno lasciato nelle mani di fornitori e clienti l'organizzazione del trasporto e la scelta del vettore». Il settore, poi, paga lo scotto di un sistema amministrativo e burocratico nazionale che finora ha penalizzato la logistica. In merito, il neopresidente Alberti ha detto che, per gli spedizionieri, «sarà importante consolidare la capacità rappresentativa della Federazione e il suo ruolo ai tavoli internazionali e nazionali e nell'ambito del progetto governativo volto alla creazione di una piattaforma logistica nazionale».

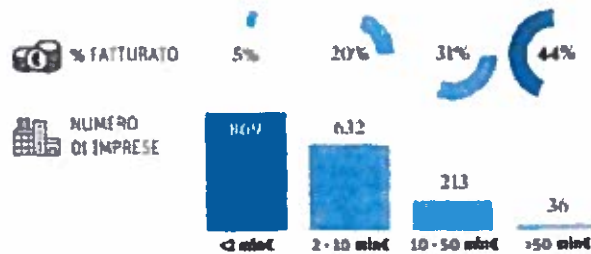
di SPIN 23/12/15 107/29420



## Le imprese di spedizione

### LA DISTRIBUZIONE DEL NUMERO DI IMPRESE

Suddivise per classi di fatturato



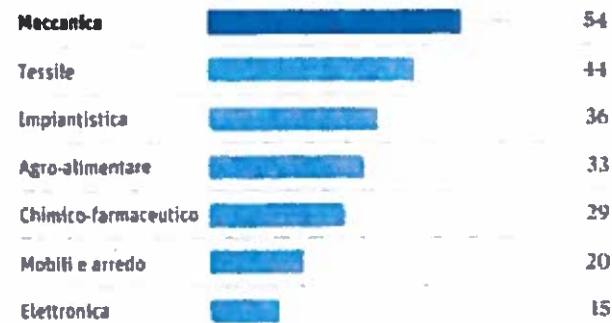
### SPECIALIZZAZIONE GEOGRAFICA

Imprese di spedizione, dati in %



### SPECIALIZZAZIONE MERCEOLOGICA

Imprese di spedizione, dati in %



Fonte: Fedesped

# Il Secolo XIX

I DATI (UNIVERSITÀ CATTANEO) DEL PRIMO STUDIO DEL COMPARTO

## Quasi duemila imprese per un settore che vale 14 miliardi

Prevalgono le aziende medio-piccole. Il 75% ha sede al Nord

MILANO. Il fatturato delle case di spedizione italiane ha raggiunto, nel 2014, una cifra pari a 14 miliardi di euro.

Non solo: le aziende che operano nel settore, in totale 1.750, di cui oltre 1.500 associate a Fedespediti, hanno versato lo scorso anno nelle casse dello Stato, per conto dei propri clienti, 14,9 miliardi di euro di diritti doganali (Iva e dazi). Sono questi alcuni dei dati emersi nella giornata di ieri a Milano, durante l'assemblea generale di Fedespediti, e contenuti all'interno del "Fast Forwarding Italy", lo studio sul comparto realizzato Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Cattaneo. In tutto il territorio nazionale prevalgono le piccole e medie imprese. L'86% delle aziende realizza infatti un fatturato che arriva fino a 10 milioni di euro, mentre solo il 2% supera i 50 milioni di euro.

Dal punto di vista del peso economico delle imprese di spedizione invece, i 14 miliardi di euro di fatturato complessivo, sono pari a circa il 20% del fatturato nazionale dell'intero settore dei trasporti e della logistica, mentre dei 14 miliardi di euro totali, ben 12 miliardi costituiscono l'indotto per i fornitori impegnati a vario titolo nella catena produttiva.

Dall'analisi emerge che l'export costituisce una quota di fatturato superiore rispetto all'import: il trasporto marittimo è la modalità di più utilizzata, seguita da quella terrestre e da quella aerea. La principale area di attività delle imprese di spedizione operanti in Italia è l'Asia, seguita dal Medio Oriente, Nord America e Centro Sud America. La tipologia di merce prevalentemente movimentata è quella dei settori della meccanica, dell'automazione e dell'automotive, seguita dal tessile, dall'abbigliamento e dalle calzature e da quella legata al comparto dell'impiantistica. Dal punto di vista della localizzazione geografica, operano nel comparto soprattutto imprese che hanno sede nel Nord Italia, area dove è presente il 75% delle aziende di spedizione. Seguono le province di Genova, Livorno e Venezia, e quelle che rivestono un ruolo trainante nel sistema manifatturiero nazionale: Bologna, Brescia, Firenze e Vicenza. M.D.A.

**Gli spedizionieri italiani scelgono Alberti**  
Guklerò Fedespediti per i prossimi tre anni. L'uscita Lezzeri «È la persona giusta»

**Quasi duemila imprese per un settore che vale 14 miliardi**  
Prevalgono le aziende medio-piccole. Il 75% ha sede al Nord

**Porto di Genova, al Sech la prima nave da 14 mila teu**  
La Capricornio volerà su le scali più accoglienti d'Europa con i grandi

1750 imprese	14 miliardi fatturato
86% aziende medio-piccole	2% aziende sopra i 50 milioni
75% ha sede al Nord	

## Spedizionieri, fatturato a quota 14 miliardi

Sono 1.750 aziende di **spedizione** attive in Italia (di cui oltre 1.500 associate a Fedespedi), per un totale di 30mila addetti diretti, capaci di generare nel 2014 un fatturato complessivo di 14 miliardi di euro. Una somma rispetto al quale il settore trattiene solo 2 miliardi di valore aggiunto per ripagare i costi interni e "gira" ai fornitori esterni di servizi oltre 12 miliardi. Inoltre ammontano a 14,9 miliardi i diritti doganali (IVA e dazi) versati lo scorso anno nelle casse dello Stato dagli **spedizionieri** per conto dei propri clienti. Sono questi, in sintesi, i numeri principali del comparto **spedizionieristico** operante in Italia contenuti all'interno di "Fast Forwarding Italy", lo studio elaborato dal C-log (Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Cattaneo - Liuc), per conto di Fedespedi, la **Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali**, presentato oggi a Milano, nell'ambito dell'assemblea generale dell'associazione. **documenti L'identikit delle imprese di spedizione** Lo studio è stato realizzato da un team di ricercatori ed esperti di commercio internazionale guidato da Fabrizio Dallari, direttore del C-log. In particolare evidenzia le caratteristiche, il ruolo e il contributo delle **imprese di spedizioni** all'economia italiana. Un comparto che, nonostante contribuisca per un terzo al mercato della logistica italiana, paga lo scotto di un sistema amministrativo e burocratico **nazionale** che penalizza la logistica. Non a caso, secondo il report 2014 della Banca mondiale, il Logistic performance index colloca l'Italia al ventesimo posto, dietro quasi tutti i Paesi Ue e molti asiatici. Per quanto riguarda il profilo del comparto, lo studio evidenzia una struttura incentrata sulle piccole medie **imprese** (l'86% delle aziende realizza infatti un fatturato che arriva fino a 10 milioni di euro mentre solo il 2% supera i 50 milioni di euro) con forti specializzazioni merceologiche o geografiche e un buon numero di player strutturati che nel tempo si sono trasformati da case a **imprese di spedizione** (il 75% del mercato viene realizzato da meno del 15% delle aziende). Dal punto di vista della localizzazione geografica, la ricerca mostra una maggiore concentrazione delle **imprese** nel Nord Italia, dove è presente il 75% delle aziende di **spedizione** individuate. Milano, in particolare, risulta essere l'area privilegiata di insediamento degli **spedizionieri**, sia del quartier generali dei grandi gruppi **nazionali** e internazionali, sia delle unità operative di **imprese** con sede centrali fuori dalla Lombardia. Seguono, per importanza, le province caratterizzate da importanti cluster da importanti cluster portuali, quali Genova, Livorno e Venezia e quelle che rivestono un ruolo trainante nel sistema manifatturiero italiano. Con riferimento al peso economico delle aziende del settore, i 14 miliardi di euro di fatturato complessivo generato nel 2014 sono pari al 19,7% del



## - segue

---

fatturato italiano dell' intero settore dei trasporti e della logistica. Ma se si considera che la maggior parte dei ricavi degli **spedizionieri** è diretto verso clienti finali ai quali si rivolgono in prima persona, allora l' incidenza del valore del mercato delle **spedizioni** su quello dei trasporti e della logistica sale al 33%. Un dato rilevante se si considera che è il contributo di sole 1.750 aziende su un totale di 100mila **imprese** della logistica attive nel nostro Paese. Nel 2014, considerando solo le merci in import, i diritti doganali versati dalle aziende del settore alle casse dello Stato ammontano, come si è accennato, a 14,9 miliardi di euro, di cui 12,9 miliardi di IVA e 2 miliardi di euro di dazi (di cui il 25% incassato dall' Erario per effetto dell' ingresso di merce di origine extra UE attraverso porti e aeroporti italiani). La ricerca mostra anche come, per le aziende individuate, l' export costituisca una quota di fatturato superiore rispetto all' import e come il trasporto marittimo sia la modalità di trasporto più utilizzata seguita da quella terrestre e da quella aerea utilizzata seguita da quella terrestre e da quella aerea. Inoltre, in presenza di specializzazioni geografiche e merceologiche, la principale area di attività delle **imprese di spedizione** operanti in Italia risulta essere l' Asia, seguita dal Medio Oriente, Nord America e Centro Sud America e la tipologia di merce prevalentemente movimentata quella dei settori della meccanica, dell' automazione e dell' automotive, seguita dal tessile, dall' abbigliamento e dalle calzature e da quella legata al comparto dell' impiantistica.

*RAOUL DE FORCADE*



L'ASSEMBLEA GENERALE RIUNITA A MILANO HA ELETTO L'OPERATORE LIVORNESE AL COMANDO DELL'ASSOCIAZIONE

## Gli spedizionieri italiani scelgono Alberti

Guiderà Fedespedi per i prossimi tre anni. L'uscente Lazzeri: «È la persona giusta»

dal nostro inviato

**MATTEO DELL'ANTICO**

**MILANO.** «Cose da fare? Almeno cento, e senza perdere neppure un minuto di tempo». A parlare, pochi istanti dopo la nomina, è Roberto Alberti, nuovo presidente di Fedespedi. L'elezione è avvenuta nella giornata di ieri, a Milano, durante l'assemblea generale dell'associazione che rappresenta più di 1.500 imprese di spedizione sul territorio nazionale.

Centralità del ruolo dello spedizioniere e attenzione alle aziende rispetto alle dinamiche di sviluppo del mercato, sono alcune delle linee guida del programma del nuovo numero uno di Fe-

despedi per il prossimo triennio. Alberti, 55enne livornese, presidente e amministratore delegato della Cis, ha preso il posto del genovese Piero Lazzeri, che ha guidato l'associazione per due mandati consecutivi. «Mi piacerebbe che anche il governo avesse una visione chiara della figura dello spedizioniere - spiega il nuovo presidente di Fedespedi - ma nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica non si parla della nostra categoria. Con il governo, ed in particolare con il ministro dei Trasporti Delrio, spero di avere la possibilità di affrontare anche aspetti di questo tipo, che sono senza dubbio di comune interesse».

Ma sul tavolo di Alberti, che negli ultimi sei anni ha ricoperto la carica di vice presidente degli spedizionieri italiani, ci sono anche altre priorità. Tra queste il rinnovo del contratto nazionale di categoria, il dialogo con le Dogane e la continua lotta alla burocrazia italiana che rallenta e penalizza la circolazione delle merci.

«Credo che Alberti - commenta l'uscente Piero Lazzeri - sia la persona giusta per guidare l'associazione». E aggiunge: «La vera notizia è che si tratta del primo presidente livornese nella storia di Fedespedi. Arriva da una città che cresce, un porto che funziona. Bene così».

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

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### IL PROGRAMMA

*Rinnovo del contratto, dialogo con le Dogane e lotta alla burocrazia: sono queste le priorità da affrontare*



### RIFORMA DEI PORTI

*Nel Piano non si parla della nostra categoria. Lo dirò al ministro Delrio*

**ROBERTO ALBERTI**  
Presidente Fedespedi

È L'IMPRENDITORE CHE GUIDA CIS E TCO

## Fedespedi, Alberti è il numero uno

Un livornese al timone dell'organizzazione nazionale degli spedizionieri

• LIVORNO

È un livornese il nuovo presidente nazionale di Fedespedi, l'organizzazione che raggruppa le imprese di spedizionieri internazionali: si tratta di Roberto Alberti, presidente e amministratore delegato della Cis spa, azienda di famiglia che opera nel settore. La nomina è avvenuta nell'assemblea generale a Milano.

Alberti, in passato al timone della Spedimar livornese, è stato vicepresidente di Fedespedi nel precedente mandato e ora fa parte della giunta



Roberto Alberti

nazionale di Confetra (che rappresenta le oltre 30mila imprese di logistica). È stato per sei anni nel comitato por-

livornese e sia nella giunta che nel consiglio della Camera di Commercio.

«Nel prossimi anni - dichiara Alberti - la categoria sarà chiamata ad aggiornare il proprio ruolo non solo agli occhi della clientela ma anche a quelli della pubblica amministrazione. All'interno di uno scenario in continua evoluzione è necessario per le nostre aziende non solo ritagliarsi un nuovo ruolo ma anche dare ulteriore valore alle proprie competenze e alla propria professionalità».



# Fedespediti, Alberti è il nuovo presidente

Milano - L'elezione durante l'assemblea generale a Milano. Lo spedizioniere livornese prende il posto dell'uscente Piero Lazzeri.

Milano - **Roberto Alberti, presidente e amministratore delegato della Cis S.p.A., è il nuovo presidente di Fedespediti** - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - per il triennio 2015/2018. La nomina è avvenuta quest'oggi nell'ambito dell'assemblea generale della Federazione tenutasi a Milano. Alberti succede al genovese **Piero Lazzeri** che ha presieduto la Federazione per due mandati consecutivi dal 2009 al 2015 contribuendo in modo determinante alla conoscenza del ruolo strategico del comparto rispetto alle esigenze di crescita e di internazionalizzazione del settore produttivo italiano. 55 anni, laureato in Giurisprudenza, Alberti ha maturato una lunga esperienza nel settore marittimo e logistico non solo a livello aziendale ma anche associativo, guidando la Spedimar - l'associazione degli spedizionieri livornesi - dal 2007 al 2013.

**Alberti è stato inoltre vice presidente di Fedespediti** nel precedente mandato e attualmente fa parte della Giunta Nazionale di Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Completano il suo curriculum le nomine nel Comitato Portuale di Livorno (febbraio 2008 - gennaio 2014) e nella Giunta e nel Consiglio della Camera di Commercio di Livorno in rappresentanza del settore Trasporti e Spedizioni, incarico quest'ultimo tuttora in corso. Condivisione, coinvolgimento del territorio e centralità del ruolo dello spedizioniere e delle imprese di spedizioni rispetto alle dinamiche di sviluppo della normativa e del mercato sono le linee guida del programma del nuovo presidente Fedespediti per il prossimo triennio.

## - segue

---

«Nei prossimi anni – ha dichiarato Roberto Alberti – la nostra categoria sarà chiamata ad aggiornare il proprio ruolo non solo agli occhi della clientela ma anche a quelli della Pubblica Amministrazione. Lo richiede il quadro economico internazionale e lo sollecitano i piani governativi nazionali di sviluppo del sistema logistico». «All'interno di uno scenario in continua evoluzione - ha proseguito Alberti - è necessario per le nostre aziende non solo ritagliarsi un nuovo ruolo ma anche dare ulteriore valore alle proprie competenze e alla propria professionalità. **Per questo motivo sarà importante consolidare la capacità rappresentativa della Federazione** e il suo ruolo ai tavoli internazionali e nazionali e nell'ambito del progetto governativo volto alla creazione di una Piattaforma Logistica Nazionale e dei progetti di process control system portuali e aeroportuali». «Infine - ha concluso Alberti - occorre creare una nuova cultura di categoria continuando a investire sulla formazione attraverso anche l'ideazione di nuove iniziative come, ad esempio, la creazione di una Freight Forwarders Academy che possa fungere da centro di coordinamento nazionale per l'attività di formazione del nostro settore».

## Il livornese Roberto Alberti al timone della Federazione Nazionale Spedizionieri

LA FEDERAZIONE nazionale degli spedizionieri **Fedespedit** ha eletto ieri a presidente il livornese Roberto Alberti. Sostituisce lo storico presidente uscente Piero Lazzeri ed è la prima volta che un livornese viene chiamato all'alta carica. Nell'assemblea elettiva di ieri, **Fedespedit** ha fatto il punto sui traffici marittimi, sulle tematiche della logistica italiana e sulle prime indicazioni scaturite dal governo in merito alla riforma della legge 84/94. Laureato in giurisprudenza, Alberti è a capo della storica impresa di famiglia CIS Spa è stato presidente della Spedimar livornese, l'associazione che riunisce gli spedizionieri della costa livornese oggi presieduta dalla dottoressa Gloria Dani. Ha ricoperto e ricopre numerose cariche associative, tra le quali il consiglio e la giunta della Camera di Commercio, ha fatto parte del comitato portuale ed è nel consiglio direttivo nazionale di **Confetra**. È ANCHE presidente e amministratore delegato del Terminal Calata Orlando, al cui sviluppo ha contribuito in modo determinante. Il TCO, specializzato in particolare nel traffico del truciolo di legno (cippato) è al centro del progettato terminal delle crociere che l'Autorità portuale ha inserito nel nuovo piano regolatore del porto. Nell'assumere la carica in **Fedespedit**, il dottor Alberti ha presentato il programma per il triennio puntando anche ad aggiornare il ruolo della categoria, consolidandone la presenza sui tavoli governativi e sviluppando una nuova cultura della professione con attenzione alla formazione. «Dobbiamo dare un ulteriore valore aggiunto- ha detto- alle nostre competenze e alle nostre professionalità».

A.F.

ECONOMIA

## Spedizionieri: il settore tiene con un fatturato di 14 miliardi

**- LIVORNO - È DI 14 MILIARDI di euro il fatturato complessivo generato nel 2014 dalle 1.750 aziende di spedizioni attive in Italia che danno lavoro a circa 30.000 addetti diretti; 14,9 miliardi di euro il valore dei diritti doganali (iva e dazi) versati lo scorso anno allo Stato dalle imprese del settore. È quanto emerge da uno studio elaborato dal Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Cattaneo per conto della Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, presentato a Milano nell'ambito dell'Assemblea Generale Fedespedit. Lo studio evidenzia una struttura incentrata sulle piccole e medie imprese (l'86% delle aziende realizza un fatturato fino a 10 milioni mentre solo il 2% supera i 50 milioni) con forti specializzazioni merceologiche o geografiche e un buon numero di player strutturati che nel tempo si sono trasformati da case a imprese di spedizione (il 75% del mercato viene realizzato da meno del 15% delle aziende). Dal punto di vista geografico, la ricerca mostra una maggiore concentrazione delle imprese nel Nord Italia (75%). Milano, in particolare, risulta essere l'area privilegiata di insediamento degli spedizionieri, sia degli headquarters dei grandi gruppi nazionali e internazionali, sia delle unità operative di imprese con sede centrali fuori dalla Lombardia. Seguono per importanza le province 'portuali' come Livorno, Genova e Venezia e quelle che rivestono un ruolo trainante nel sistema manifatturiero come Bologna, Brescia, Firenze e Vicenza. La ricerca mostra anche come, per le aziende individuate, l'export costituisca una quota di fatturato superiore rispetto all'import e come il trasporto marittimo sia la modalità di trasporto più utilizzata seguita da quella terrestre e da quella aerea.**



**FEDESPEDI: è di 14 miliardi di euro il fatturato complessivo generato nel 2014 dalle 1.750 aziende di spedizioni attive in Italia che danno lavoro a circa 30.000 addetti diretti**

**14,9 miliardi di euro il valore dei diritti doganali (IVA e dazi) versati lo scorso anno alle casse dallo Stato dalle imprese del settore.**

1.750 aziende di spedizione attive in Italia (di cui oltre 1.500 associate a Fedespedi), per un totale di 30.000 addetti diretti, capaci di generare nel 2014 un fatturato complessivo di 14 miliardi di euro. E ancora, 14,9 miliardi di euro di diritti doganali (IVA e dazi) versati lo scorso anno nelle casse dello Stato per conto dei propri clienti.

Milano, 30 novembre 2015 - Questi, in sintesi, i numeri principali del comparto spedizionieristico operante in Italia contenuti all'interno di "*Fast Forwarding Italy*", lo studio elaborato dal C-log - Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Cattaneo - LIUC per conto di Fedespedi - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - presentato questa mattina a Milano nell'ambito dell'Assemblea Generale Fedespedi.

Realizzata da un team di ricercatori ed esperti di commercio internazionale guidato dal Prof. Fabrizio Dallari - Direttore del C-log - la ricerca evidenzia le caratteristiche, il ruolo e il contributo delle imprese di spedizioni all'economia italiana in particolare nelle complesse fasi di import/export delle merci con provenienze e destinazioni in tutto il mondo.

Per quanto riguarda il profilo del comparto, lo studio evidenzia una struttura incentrata sulle piccole medie imprese (l'86% delle aziende realizza infatti un fatturato che arriva fino a 10 milioni di euro mentre solo il 2% supera i 50 milioni di euro) con forti specializzazioni merceologiche o geografiche e un buon numero di player strutturati che nel tempo si sono trasformati da case a imprese di spedizione (il 75% del mercato viene realizzato da meno del 15% delle aziende).

Dal punto di vista della localizzazione geografica, la ricerca mostra una maggiore concentrazione delle imprese nel Nord Italia, dove è presente il 75% delle aziende di spedizione individuate. Milano, in particolare, risulta essere l'area privilegiata di insediamento degli spedizionieri, sia degli headquarters dei grandi gruppi nazionali e

## - segue

---

internazionali, sia delle unità operative di imprese con sede centrali fuori dalla Lombardia.

Seguono per importanza le province caratterizzate da importanti cluster portuali, quali Genova, Livorno e Venezia e quelle che rivestono un ruolo trainante nel sistema manifatturiero italiano, come Bologna, Brescia, Firenze e Vicenza.

Con riferimento al peso economico delle aziende del settore, i 14 miliardi di euro di fatturato complessivo generato nel 2014 sono pari a circa il 20% del fatturato italiano dell'intero settore dei trasporti e della logistica, un dato rilevante se si considera che è il contributo di sole 1.750 aziende su un totale di 100.000 imprese della logistica attive nel nostro Paese.

Inoltre, dei 14 miliardi di euro totali ben 12 miliardi di euro costituiscono l'indotto per i fornitori impegnati a vario titolo nella catena logistica (autotrasportatori, compagnie marittime e aeree, terminalisti, doganalisti e CAD, etc.), a testimonianza del valore che l'attività di spedizione genera per tutti gli attori della supply chain del settore.

In virtù della normativa nazionale in merito alla responsabilità in solido degli spedizionieri nei confronti dell'Erario, le imprese di spedizioni svolgono un ruolo di grande rilevanza anche per lo Stato. Nel 2014, considerando solo le merci in import, i diritti doganali versati dalle aziende del settore alle casse dello Stato ammontano a 14,9 miliardi di euro, di cui 12,9 miliardi di euro di IVA (versata trimestralmente) e 2 miliardi di euro di dazi (di cui il 25% incassato dall'Erario per effetto dell'ingresso di merce di origine extra UE attraverso porti e aeroporti italiani).

La ricerca mostra anche come, per le aziende individuate, l'export costituisca una quota di fatturato superiore rispetto all'import e come il trasporto marittimo sia la modalità di trasporto più utilizzata seguita da quella terrestre e da quella aerea.

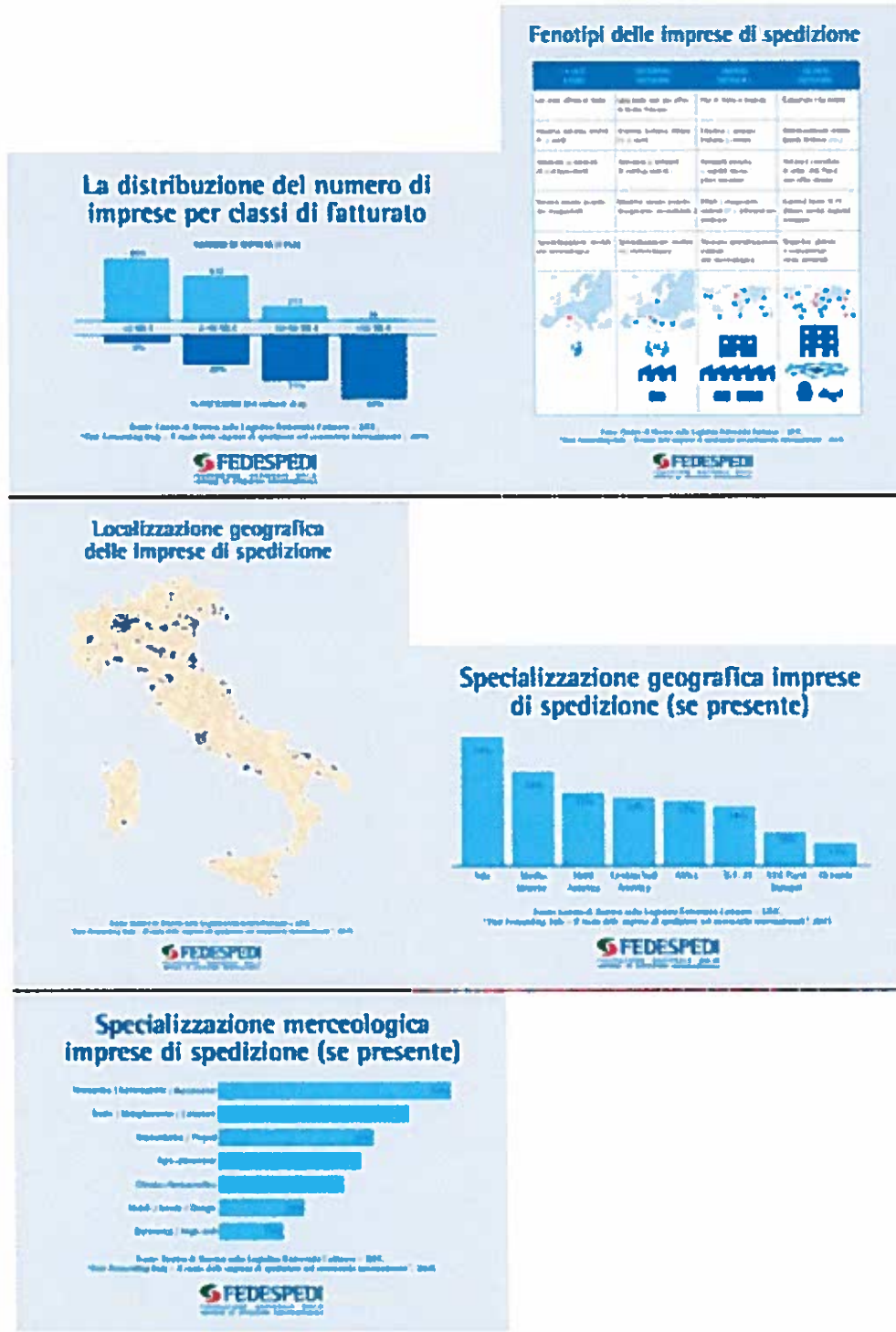
Inoltre, in presenza di specializzazioni geografiche e merceologiche, la principale area di attività delle imprese di spedizione operanti in Italia risulta essere l'Asia, seguita dal Medio Oriente, Nord America e Centro Sud America e la tipologia di merce prevalentemente movimentata quella dei settori della meccanica, dell'automazione e dell'automotive, seguita dal tessile, dall'abbigliamento e dalle calzature e da quella legata al comparto dell'impiantistica.

***Fedespedi - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali** - è l'organizzazione imprenditoriale che rappresenta e tutela gli interessi di oltre 1.500 imprese di spedizioni internazionali (circa il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia) che organizzano il trasporto delle merci utilizzando tutte le modalità: stradale, ferroviario, marittimo, aereo e combinato. Le aziende associate a Fedespedi generano, complessivamente, un fatturato di circa 12,5 miliardi di euro e impiegano circa 28 mila addetti diretti. La Federazione è oggi presente sul territorio nazionale con 31 associazioni territoriali, aderisce a Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e rappresenta il comparto spedizionieristico nel CLECAT a livello europeo e nella FIATA a livello mondiale. Il C-log è il Centro di Ricerca sulla Logistica della LIUC - Università Cattaneo sulle tematiche inerenti al mondo della Logistica e dei Trasporti, del Supply Chain Management e delle Operations. Nasce nel gennaio 2006 con la mission di promuovere la crescita e il trasferimento della conoscenza e della "cultura logistica" al mondo manageriale e professionale. Il C-log si propone come punto di riferimento nazionale per le attività di consulenza, formazione e ricerca con riferimento sia ai processi distributivi e produttivi, sia al mondo dei servizi di*



# - segue

trasporto e di logistica.



## Il livornese Roberto Alberti al timone della Federazione Nazionale Spedizionieri

**LA FEDERAZIONE** nazionale degli spedizionieri Fedespedi ha eletto ieri a presidente il livornese Roberto Alberti. Sostituisce lo storico presidente uscente Piero Lazzeri ed è la prima volta che un livornese viene chiamato all'alta carica. Nell'assemblea elettiva di ieri, Fedespedi ha fatto il punto sui traffici marittimi, sulle tematiche della logistica italiana e sulle prime indicazioni scaturite dal governo in merito alla riforma della legge 84/94. Laureato in giurisprudenza, Alberti è a capo della storica impresa di famiglia CIS Spa è stato presidente della Spedimar livornese, l'associazione che riunisce gli spedizionieri della costa livornese oggi presieduta dalla dottoressa Gloria Dari. Ha ricoperto e ricopre numerose cariche associative, tra le quali il consiglio e la giunta della Camera di Commercio, ha fatto parte del comitato portuale ed è nel consiglio direttivo

nazionale di Confetra.

**E' ANCHE** presidente e amministratore delegato del Terminal Calata Orlando, al cui sviluppo ha contribuito in modo determinante. Il TCO, specializzato in particolare nel traffico del truciolo di legno (cippato) è al centro del progettato terminal delle crociere che [redacted] ha inserito nel nuovo piano regolatore del porto. Nell'assumere la carica in Fedespedi, il dottor Alberti ha presentato il programma per il triennio puntando anche ad aggiornare il ruolo della categoria, consolidandone la presenza sui tavoli governativi e sviluppando una nuova cultura della professione con attenzione alla formazione. «Dobbiamo dare un ulteriore valore aggiunto» ha detto «alle nostre competenze e alle nostre professionalità».

A.F.