Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 12,13 e 14/11/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Dai porti

Trieste:

"...Il porto di Trieste sbarca alla fiera Logitrans di Istanbul..."
(Il Piccolo, Ansa, L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima, Ferpress)

"...Pronti a triplicare il traffico ferroviario..." (L'avvisatore Marittimo, Il Piccolo)

"...Trenta milioni per la piattaforma logistica..." (Il Piccolo, Ansa)

"...Piattaforma logistica pronta nel 2018..." (The Medi Telegraph)

"...Progetto con capofila l'Authority e la Capitaneria su gestione merci pericolose..." (Ferpress)

"...Zeno D'Agostino e Sergio Prete nuovi Presidenti..." (DVZ)

Venezia:

"...Offshore di Venezia: un progetto "fesseria"?..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Spinelli: senza concessioni investimenti bloccati..." (The Medi Telegraph)

"...Merci, Tirrenia investe a Genova e punta su Malta..." (Il Secolo XIX)

"...I moli di Genova-Savona al centro della sfida..." (La Repubblica GE)

"...I porti liguri soffrono..." (Il Secolo XIX)

"...Signorini, il via libera dalla Camera il 23 novembre..."
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Ecco i progetti della compagnia..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...E' Gedda la porta di Livorno sul Medio Oriente..."
(Corriere Imprese, La Gazzetta Marittima)

"...Le auto? Parleranno tra loro..." (Corriere Imprese, Il Tirreno)

"...Il porto di Livorno ospita l'evento annuale Plugtests dell'ETSI..." (Informare)

"...Confindustria e la rivoluzione portuale..."
(La Gazzetta Marittima, La Nazione Livorno, Il Tirreno)

"...SilverSea scalo record a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Guerra dei rinfusi a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...L'Authority livornese ha varato il bilancio preventivo 2017..."
(La Gazzetta Marittima, Ansa)

"...Quasi 30 milioni di investimenti sul porto nel 2017..." (Il Tirreno)

"...Il porto punta sull'Arabia Saudita..." (Il Tirreno)

"...Asso nella manica di Lucarelli..." (La Nazione Livorno)

"...Grande bacino di carenaggio sarà operativo, tempi lunghi..."
(La Nazione Livorno)

"...Il 16 e il 17 novembre, la due giorni della Port Authority..."
(L'Informatore Navale)

"...Blu Navy: forti perplessità sugli slot per l'Elba..."
(L'Informatore Navale, Il Tirreno Piombino, La Nazione Livorno)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 12,13 e 14/11/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Civitavecchia:

"...Nel terzo trimestre i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta hanno movimentato 4,5 milioni di tonnellate di merci..." (Informare)

Napoli:

"...La crociera degli scambisti..." (Corriere del Mezzogiorno)

Salerno:

"...A Salerno è in gara la riqualificazione del Manfredi..." (La Gazzetta Marittima)

Bari:

"...Riforma dei porti, ora riempiamola di contenuti..." (The Medi Telegraph)

"...Truffa nel porto di Molfetta..." (The Medi Telegraph)

Gioia Tauro:

"...Tante inchieste penali Mct esamina tutti i lavoratori..." (Gazzetta del Sud)

Olbia:

"...Opere per stagione di rilancio Golfo Aranci..." (Ansa)

Messina:

"...La partita politica dell'Autorità Portuale..." (Gazzetta del Sud)

"...Perdiamo la sede dell'Authority di Pino si consola col Comitato..."

(Gazzetta del Sud)

"...L'Autorità Portuale di Messina-Milazzo scompare definitivamente..." (IlDiarioMetropolitano)

"...In arrivo a Milazzo tre navi da Crociera..." (IlDiarioMetropolitano)

"...Si riparta proprio dalle richieste del Pd..." (Gazzetta del Sud)

"...Proroga negata all'Autorità Portuale di Messina..." (Ilcittadinodimessina.it)

"...Via al dragaggio degli approdi..." (Gazzetta del Sud, Gazzettadelsud.it)

"...I vertici dell'ente che nascerà..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Antico approdo Cala video sorvegliato h24..."

(Ansa, Giornale L'Ora, Quotidiano di Sicilia)

Notizie da porti stranieri

Focus:

- **Container** (Il Secolo XIX)
- **Merci su ferro** (Il Sole 24 Ore, Cronache di Salerno, La Gazzetta del Mezzogiorno)
- **Grandi opere** (Il Giornale)

TURCHIA PRIMO PARTNER COMMERCIALE

Il porto di Trieste sbarca alla fiera Logitrans di Istanbul

TRIESTE

La Turchia è uno dei nostri primi partner commerciali, e Logitrans l'evento fieristico di settore più importante per chi guarda a quel mercato». Lo afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità Portuale dell' Adriatico Orientale. Lo scalo giuliano sarà presente alla kermesse in programma a Istanbul, dal 16 al 18 novembre, che conta più di 15.000 partecipanti da 54 Paesi diversi, con 220 espositori da 22 nazioni. «*Trieste, la porta intermodale vincente verso l'Europa*» è lo slogan dello stand, con il quale l'Autorità Portuale vuole la forte vocazione intermodale che contraddistingue lo scalo e permette alle merci che arrivano dalla Turchia, di raggiungere velocemente via treno le destinazioni del Centro Est Europa. L'autostrada del mare, settore che storicamente costituisce uno dei business di punta di Trieste, conta su una ventina di toccate settimanali che collegano lo scalo giuliano con i porti di Istanbul (Pendik e Haydarpasa), Ambarli, Cesme e Mersin, con un tempo di percorrenza di 2,3 giorni. Nel 2015 sono transitati nel porto di Trieste più di 300 mila unità di carico. I benefici ambientali - sottolinea l'Autorità Portuale - dell'autostrada del mare risultano evidenti. «Grazie alle capacità imprenditoriali dei gruppi Samer e Parisi - conclude D'Agostino - possiamo contare sulla presenza costante delle grandi compagnie armatoriali e logistiche turche che da anni stanno investendo a Trieste».

Porto di Trieste: camion turchi

Porti: Trieste protagonista a fiera "Logitrans" a Istanbul

(ANSA) - TRIESTE, 13 NOV - "La Turchia è uno dei nostri primi partner commerciali, e Logitrans l'evento fieristico di settore più importante per chi guarda a quel mercato". Lo afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Orientale.

Lo scalo giuliano sarà presente alla kermesse in programma a Istanbul, dal 16 al 18 novembre, che conta più di 15.000 partecipanti da 54 Paesi diversi, con 220 espositori da 22 nazioni.

"Trieste, the winning intermodal gateway to Europe" è il claim dello stand, con il quale l'Autorità Portuale vuole la forte vocazione intermodale che contraddistingue lo scalo e permette alle merci che arrivano dalla Turchia, di raggiungere velocemente via treno le destinazioni del Centro Est Europa.

L'autostrada del mare, settore che storicamente costituisce uno dei business di punta di Trieste, conta su una ventina di toccate settimanali che collegano lo scalo giuliano con i porti di Istanbul (Pendik e Haydarpasa), Ambarli, Cesme e Mersin, con un tempo di percorrenza di 2,3 giorni. Di rilievo la sostenibilità del servizio: nel 2015 sono transitati nel porto di Trieste più di 300 mila unità di carico, con prevalenza di semirimorchi, che in questo modo sono stati tolti dalla strada.

Se si considera che un camion, nella modalità terrestre, emette circa 2 tonnellate di CO2, per arrivare da Istanbul a Trieste, i benefici ambientali - sottolinea l'Autorità Portuale - dell'autostrada del mare risultano evidenti.

Le ottime performance del comparto, sono sostenute da altrettanto forti relazioni commerciali, e la presenza constante degli operatori logistici e compagnie di navigazione turche nell'area triestina lo dimostrano. "Grazie alle capacità imprenditoriali dei gruppi Samer e Parisi - conclude D0Agostino - possiamo contare sulla presenza costante delle grandi compagnie armatoriali e logistiche turche che da anni stanno investendo a Trieste. U.N. Ro-Ro, Ekol e Ulusoy, sono aziende straordinariamente dinamiche e partner fondamentali per il nostro porto". (ANSA).

L'Informatore Navale

PORTO DI TRIESTE PROTAGONISTA ALLA FIERA LOGITRANS DI ISTANBUL

D'AGOSTINO: L'AUTOSTRADA DEL MARE CON LA TURCHIA UNO DEI NOSTRI PUNTI DI FORZA. TRIESTE PORTA DI ACCESSO PRIVILEGIATA PER LE MERCI DIRETTE IN EUROPA E RAPPORTI COMMERCIALI SOLIDI GRAZIE A IMPORTANTI PARTNER COME U.N. RO-RO, EKOL, ULUSOY CHE INVESTONO NEL NOSTRO SCALO

Trieste, 13 novembre 2016 – "La Turchia è uno dei nostri primi partner commerciali, e Logitrans l'evento fieristico di settore più importante per chi guarda a quel mercato". Lo afferma Zeno D'Agostino, neo presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale. Lo scalo giuliano non poteva mancare anche quest'anno alla kermesse che si svolgerà ad Istanbul, dal 16 al 18 novembre, che conta più di 15.000 partecipanti da 54 paesi diversi, con 220 espositori da 22 nazioni.

Trieste, the winning intermodal gateway to Europe. Questo il claim dello stand, a sottolineare proprio la forte vocazione intermodale che contraddistingue lo scalo e permette alle merci che arrivano dalla Turchia, di raggiungere velocemente via treno le destinazioni del Centro Est Europa. L'autostrada del mare, settore che storicamente costituisce uno dei business di punta di Trieste, conta su una ventina di toccate settimanali che collegano lo scalo giuliano con i porti di Istanbul (Pendik e Haydarpasa), Ambarli, Cesme e Mersin, con un tempo di percorrenza di 2,3 giorni.

Da non dimenticare la sostenibilità del servizio: nel 2015 sono transitati nel porto più di 300 mila unità di carico, con prevalenza di semirimorchi, che in questo modo sono stati tolti dalla strada. Se si considera che un camion, nella modalità terrestre, emette circa 2 tonnellate di CO_2, per arrivare da Istanbul a Trieste, i benefici ambientali dell'autostrada del mare risultano evidenti.

Le ottime performance del comparto, sono sostenute da altrettanto forti relazioni commerciali, e la presenza constante degli operatori logistici e compagnie di navigazione turche nel nostro territorio lo dimostrano. "Grazie alle capacità imprenditoriali dei gruppi Samer e Parisi possiamo contare sulla presenza costante delle grandi compagnie armatoriali e logistiche turche che da anni stanno investendo a Trieste. U.N. Ro-Ro, Ekol e Ulusoy, sono aziende straordinariamente dinamiche e partner fondamentali per il nostro porto." conclude D'Agostino.

Logistica austriaca a Trieste

TRIESTE - Nei giorni scorsi su invito dell'Associazione degli Spedizionieri del porto di Trieste, una delegazione carinziana della Zentralverband Spedition und Logistik,
(segue in ultima pagina)

Logistica austriaca

associazione che rappresenta gli spedizionieri ed operatori della logistica austriaci, ha fatto visita allo scalo portuale.

La giornata ha preso il via nella sede dell'Autorità Portuale di Trieste, dove gli ospiti sono stati accolti dal commissario Zeno D'Agostino assieme ad Alessandro Marino, segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca competente per i rapporti con la clientela austriaca. In tale sede D'Agostino ha fornito una panoramica dei principali vantaggi e servizi offerti dall'infrastruttura portuale giuliana e dalla sua rete ferroviaria ed illustrato gli investimenti pianificati. La fitta agenda della giornata è proseguita con la visita del Porto Franco di Trieste, dove i delegati hanno potuto verificare di persona il potenziale infrastrutturale e la professionalità dei terminalisti giuliani. Si è poi tenuto un incontro presso la Camera di Commercio della Venezia Giulia, dove l'amministratore delegato di SIOT e direttore generale di TAL Alessio Lilli ha rimarcato che, qualora si dovesse scegliere ora un porto dove insediare un terminal petrolifero a servizio dell'Europa centrale, la scelta cadrebbe nuovamente su Trieste. Successivamente il rappresentante di Rail Cargo Italia Luigi Braida ed il segretario degli spedizionieri Walter Gregori hanno illustrato le caratteristiche della rete ferroviaria e degli snodi logistici regionali, tra cui l'Interporto di Trieste, nonché anticipato alcune novità della riforma dei porti ed i loro effetti sull'assetto organizzativo dei porti del Friuli Venezia Giulia.

Stefano Visintin, presidente degli spedizionieri triestini, ha sintetizzato le potenzialità di sviluppo ferroviario e l'obiettivo di aumentare la velocità di movimento delle merci, idealmente rappresentato dalla pipeline petrolifera, in una proposta di lavoro comune per l'eliminazione degli ostacoli burocratici, che muova dalle linee di innovazione proposte dall'Agenzia delle Dogane e sviluppate dall'Autorità Portuale di Trieste; proposta raccolta dal capo della delegazione carinziana Gerhard TrauBnig, che ha espresso interesse ad intensificare la collaborazione con i colleghi italiani e apprezzamento per i programmi di sviluppo del porto giuliano.

D'Agostino: l'autostrada del mare con la Turchia uno dei nostri punti di forza del porto di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 14 NOV – "La Turchia è uno dei nostri primi partner commerciali, e Logitrans l'evento fieristico di settore più importante per chi guarda a quel mercato". Lo afferma Zeno D'Agostino, neo presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale in una nota stampa. Lo scalo giuliano non poteva mancare anche quest'anno alla kermesse che si svolgerà ad Istanbul, dal 16 al 18 novembre, che conta più di 15.000 partecipanti da 54 paesi diversi, con 220 espositori da 22 nazioni.

Trieste, the winning intermodal gateway to Europe. Questo il claim dello stand, a sottolineare proprio la forte vocazione intermodale che contraddistingue lo scalo e permette alle merci che arrivano dalla Turchia, di raggiungere velocemente via treno le destinazioni del Centro Est Europa. L'autostrada del mare, settore che storicamente costituisce uno dei business di punta di Trieste, conta su una ventina di toccate settimanali che collegano lo scalo giuliano con i porti di Istanbul (Pendik e Haydarpasa), Ambarli, Cesme e Mersin, con un tempo di percorrenza di 2,3 giorni.

Da non dimenticare la sostenibilità del servizio: nel 2015 sono transitati nel porto più di 300 mila unità di carico, con prevalenza di semirimorchi, che in questo modo sono stati tolti dalla strada. Se si considera che un camion, nella modalità terrestre, emette circa 2 tonnellate di CO_2, per arrivare da Istanbul a Trieste, i benefici ambientali dell'autostrada del mare risultano evidenti.

Le ottime performance del comparto, sono sostenute da altrettanto forti relazioni commerciali, e la presenza constante degli operatori logistici e compagnie di navigazione turche nel nostro territorio lo dimostrano. "Grazie alle capacità imprenditoriali dei gruppi Samer e Parisi possiamo contare sulla presenza costante delle grandi compagnie armatoriali e logistiche turche che da anni stanno investendo a Trieste. U.N. Ro-Ro, Ekol e Ulusoy, sono aziende straordinariamente dinamiche e partner fondamentali per il nostro porto." conclude D'Agostino.

DA ICCREA BANCAIMPRESA ARRIVANO 30 MILIONI DI EURO PER LA NUOVA PIATTAFORMA LOGISTICA

«Pronti a triplicare il traffico ferroviario»

D'Agostino traccia le linee del suo mandato alla guida della Adsp di Trieste

Con la firma del ministro delle dei Trasporti, Graziano Delrio, è stato reso ufficiale il nuovo ruolo di Zeno D'Agostino quale presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, area che comprenderà oltre al porto di Trieste, anche Monfalcone e successivamente Porto Nogaro. «Dei progetti già avviati dal 2015 - dice D'Agostino - ce ne sono alcuni che daranno frutto a breve. Nel 2018 la piattaforma logistica sarà operativa e arriveranno le prime navi. Abbiamo lavorato per modificare completamente l'organizzazione del lavoro, tanto che l'Alpt, l'agenzia per il lavoro portuale, è considerata una best practice a livello nazionale e 111 persone hanno avuto una stabilizzazione del contratto di lavoro. Uno dei prossimi passi sarà l'adeguamento delle infrastrutture, come il progetto della stazione di Campo Marzio. La settimana prossima firmeremo un protocollo con la Regione Friuli Venezia Giulia e Rete Ferroviaria Italiana per la progettazione definiva, con un investimento congiunto di circa 70 milioni di euro, grazie al quale saremo in grado di movimentare il triplo dei treni che riusciamo a movimentare oggi. Altro dato rilevante è la crescita del traffico ferroviario, grazie anche alla manovra unica avviata nel 2015, che permette di dimezzare costi e tempi di lavoro: al 30 settembre abbiamo fatto 5.600 treni, lo stesso numero ottenuto in 12 mesi, un anno fa. Viaggeremo al 30% in più come traffico ferroviario a fine 2016, e saremo il primo porto ferroviario d'Italia con treni internazionali, diretti prevalentemente sull'estero».

Intanto Iccrea BancaImpresa, con la Banca di Udine Credito Cooperativo, altre nove Bcc del Friuli Venezia Giulia, Mediocredito Friuli Venezia Giulia e Mediocredito Trentino Alto Adige finanzieranno con 30 milioni di euro la nuova piattaforma logistica nel Porto di Trieste per il mercato domestico e per il Centro ed est Europa. La nuova piattaforma logistica, di 120 mila metri quadri - spiega Iccrea - recupera all'utilizzo portuale un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree attualmente occupate dal mare, per la realizzazione di una piattaforma su sedime marino che include nuovi raccordi ferroviari e stradali, e attracchi per navi trasporto camion e container.

Il Piccolo

ECONOMIA » D'Agostino: «Trieste primo porto italiano, boom dei treni» DORIGO A PAGINA 18

AUTHORITY » L'INTERVISTA

«Trieste primo porto d'Italia E possiamo triplicare i treni»

Il neopresidente D'Agostino: «Traffici a quota +4%. Il nostro boom ferroviario non ha eguali in Europa. Dopo Campo Marzio pensiamo a Servola e Aquilinia»

di Fabio Dorigo
TRIESTE

«Trieste è il primo porto d'Italia. Siamo a un passo dalle 60 milioni di tonnellate. Quasi 10 milioni ci separano da Genova». Zeno D'Agostino parla per la prima volta da presidente del Porto di Trieste. In verità da presidente della "Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale" con sede a Trieste. La nomina ufficiale è arrivata il 9 novembre dopo un anno e mezzo da commissario. Il 17 febbraio 2015, prendendo il posto di Marina Monassi, aveva avuto la prima nomina semestrale a commissario straordinario, poi rinnovata il 20 agosto 2015, il 25 febbraio 2016 e il 29 agosto 2016. Ora, con una prospettiva davanti di 4 anni, può finalmente pensare in grande. Il miracolo della triplicazione dei treni è suo.

Finalmente possiamo chiamarla presidente...

Adesso sono presidente.

Cosa cambia?

La durata. Non sono più i soliti 6 mesi da commissario che andavano confermati. Ora sono 4 anni. Inoltre parte formalmente la nuova Authority.

"Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale". Non si poteva trovare un nome più corto?

In effetti. Sarà necessario fare qualcosa per rimediare a questo obbrobrio partorito a Roma.

Tra l'altro non c'è il nome di Trieste?

Il nome di Trieste deve apparire. Il mercato riconosce un nome che si chiama Trieste.

«In un Paese serio - sostiene l'ex presidente Claudio Boniciolli - si sarebbe fatta un'autorità portuale sola tra Venezia e Trieste: la distanza fra i due porti è quella che si trova nei fiumi che portano a Rotterdam e Amburgo».

Il governo ha scelto di non insistere troppo sulle integrazioni. Ma piuttosto di trasferire - e questo è l'elemento più importante della riforma - di trasferire le scelte strategiche infrastrutturali a Roma. Non è possibile che oggi ogni porto stia pianificando un terminal container.

Un'Autorità sola tra Trieste e Venezia non sarebbe una buona soluzione.

L'unione con Venezia sarebbe stata una rivoluzione. Amburgo e Rotterdam sono partiti 600 anni fa. Meglio andare per gradi, piuttosto che creare delle fusioni a freddo. Meglio iniziare con piccole integrazioni: Venezia con Chioggia e Trieste con Monfalcone e con Porto Nogaro.

Come avverranno le integrazioni con Monfalcone e Porto Nogaro?

Tra Trieste e Monfalcone c'è già una connessione forte tra terminalisti. Non sarà semplice. Monfalcone ha un'anomalia: possiede una doppia o tripla gestione interna delle aree. Non ci sono solo le aree demaniali, ma anche quelle dell'Azienda speciale e del Consorzio industriale. E c'è pure di mezzo la Camera di commercio. Quindi prima Monfalcone e poi Porto Nogaro. Nel giro di un anno.

«Nel 2018 la piattaforma logistica sarà operativa e arriveranno le prime navi». Davvero?

Siamo nel 2016 e abbiamo iniziato a gennaio con i lavori. Entro la fine del 2018 ci saranno sicuramente le attività della piattaforma logistica.

Prima del porto offshore di Venezia?

Non parla di fantascienza.

Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, chiede al governo un "patto per Venezia": «Bisogna fare un nuovo porto offshore in grado di accogliere navi oceaniche. I cinesi sono pronti a investire 600 milioni di euro...»

Sono contento per lui. Per un porto del genere penso che lo Stato prima di mettere un euro voglia vedere concretamente se c'è un interesse privato. Noi non andiamo a chiedere soldi a Roma. A Trieste ci siamo dati un obiettivo: le opere a mare devono essere costruite con soldi privati. Lo stiamo facendo con il Molo VII, VI e V e con la piattaforma logistica.

Si arriverà alle 60 milioni di tonnellate promesse entro l'anno (5% in più)?

Noi oggi siamo a un 4% di traffico in più rispetto l'anno scorso. Nel 2015 abbiamo fatto 57,1 milioni. Con un 4% in più siamo quasi a 60 milioni. Genova, invece, ha un piccolo calo. Quindi loro ritornano verso i 50 milioni e noi invece siamo verso i 60 milioni. Direi che c'è una bella forbice tra primo e secondo.

Trieste primo porto in Italia?

Un primato che si consolida. Trieste, tra l'altro, è il quattordicesimo porto in Europa e il quarto porto in Mediterraneo. I triestini possono essere orgogliosi..

A dare una mano c'è però sempre il terminal petrolifero della Siot....

Vorrei un po' sfatare 'sta cosa. Se "pecunia non olet", neppure il petrolio... Gli altri porti, a partire da quelli del Nord Europa, quando devono fare le classifiche non si fanno problemi a dire che fanno milioni di tonnellate di petrolio.

Sono tornati i treni a Campo Marzio. E sono pronti 70 milioni tra Regione e Rfi per la nuova stazione...

La stazione di Campo Marzio è piena di treni. A breve ci sarà la firma del protocollo per l'avvio della progettazione definitiva. Indispensabile per il trend di crescita del traffico ferroviario che è incredibile...

In che senso?

In Europa non esiste un caso analogo. Nessuno esprime il nostro trend di crescita. Nè un porto, nè una piattaforma merci. Un vero boom.

Che numeri abbiamo?

Oggi abbiamo circa 7mila treni. Quest'estate siamo riusciti a portare la capacita a 11mila. Con l'avvio della nuova Campo Marzio saremmo a più di 20mila treni di capacità. In pratica saremo in grado di movimentare il triplo dei treni di oggi. E non è finita.

Ancora binari?

Si sta sviluppando tutta la parte ferroviaria che fa riferimento alla Ferriera di Servola.

La Ferriera fa bene al porto. Bisogna ringraziare Arvedi e

Siderurgica Triestina.

La Ferriera sta diventando una vera piattaforma logistica di materiale siderurgico. Ormai facciamo circa 8 treni al giorno legati all'attività della Ferriera: 4 in andata e 4 in ritorno su Cremona. Ed è una situazione in crescita.

E quindi?

Con Rfi è previsto un investimento anche sulla stazione di Servola. Lì ci sarà anche la nuova piattaforma logistica che vedrà nel ferroviario uno degli elementi di sviluppo. Si prevede per il 2018 un raddoppio del traffico. Per questo stiamo pensando di rimettere in funzione anche la stazione di Aquilinia. Stiamo rimettendo in funzione tutta la parte ferroviaria del Porto.

L'organizzazione del lavoro è stata completamente modificata. È stata varata l'Agenzia per il lavoro portuale che ha stabilizzato 111 persone. Un modello...

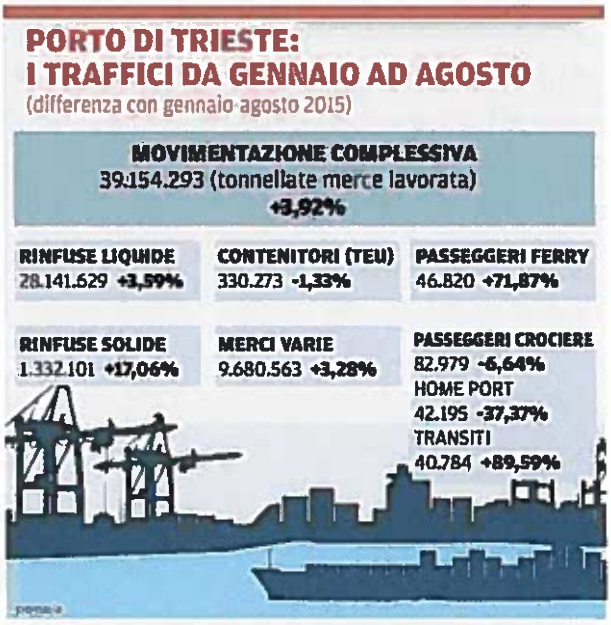
Abbiamo congelato e bloccato una serie di privatizzazioni. Lo abbiamo fatto perché riteniamo che si possa gestire i servizi direttamente in maniera efficiente. Anche se si è un soggetto pubblico. Siamo controcorrente, ma i risultati ci stanno dando ragione. Noi pensiamo che il pubblico possa essere più efficiente del privato nel gestire alcune attività come la manovra unica ferroviaria.

Non è che si tornerà alle vecchie compagnie portuali?

Il tema della compagnia portuale non è una questione di revanscismo comunista. È una questione che sta tornando di modo legata al gigantismo navale. Un problema che si stanno già ponendo porti come Amburgo e Rotterdam. Oggi capita spesso che invece di avere quattro navi da 5mila teu ne arriva una da 20mila teu in un giorno solo della settimana. Oggi per gestire questi picchi serve un soggetto forte. Bisogna attrezzarsi. Per questo il tema del lavoro e delle compagnie è tornato centrale.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale



ORGANIZZARE IL LAVORO

Abbiamo congelato e bloccato una serie di privatizzazioni. Il pubblico può essere più efficiente del privato nel gestire alcune attività

INTEGRAZIONI DA ATTUARE

Prima Monfalcone, c'è già una connessione forte fra terminalisti. A seguire Porto Nogaro: nel giro di un anno

NAVI A TRIESTE

	IN ARRIVO		
REECON WOLF	DA TEKIRDAG A MOLO VII	**ore**	**6.00**
UND BIRLIK	DA MERSIN A ORM. 31 BIS	**ore**	**7.00**
BF CATANIA	DA ANCONA A MOLO VII	**ore**	**8.00**
MSC MUSICA	DA VENEZIA A BACINO 4	**ore**	**23.00**
MILTIADIS M II	DA SAVONA A RADA	**ore**	**23.00**
	IN PARTENZA		
MSC LEA	DA MOLO VII PER RAVENNA	**ore**	**6.00**
HATCHE	DA ORM. 39 PER LAURIUM	**ore**	**8.00**
PUMA	DA BACINO 1 PER GENOVA	**ore**	**9.00**
MODY M	DA CIMSA PER S.A. RASA	**ore**	**12.00**
BF CATANIA	DA MOLO VII PER RAVENNA	**ore**	**19.00**
UND BIRLIK	DA ORM. 31 BIS PER MERSIN	**ore**	**20.00**
MOSCOW RIVER	DA SIOT 1 PER TUZLA	**ore**	**20.00**
MINERVA ZENIA	DA RADA PER PIRAEUS	**ore**	**20.00**

ORDINANZA

Lo scalo si dota del regolamento sul deposito di merci pericolose

TRIESTE

Il porto di Trieste si è dotato di un'ordinanza sul deposito temporaneo e sulla manipolazione di merci pericolose che organizza a livello locale - rende noto l'Autorità Portuale - la complessa materia delle normative internazionali e nazionali di riferimento (Adr, Imdg code, Rid, ecc.) e semplifica gli adempimenti degli operatori del trasporto e della logistica che operano nello scalo giuliano. Un lavoro durato quasi due anni che ha coinvolto associazioni imprenditoriali, organizzazioni sindacali e rappresentanti dei lavoratori, segno che - ha ricordato il presidente Zeno D'Agostino - «la fattiva collaborazione tra autorità e operatori privati che stiamo portando avanti nello scalo triestino, produce importanti risultati di razionalizzazione e semplificazione». Il nuovo dispositivo colma un vuoto di regolamentazione, concede congrui tempi d'adeguamento agli operatori già autorizzati al deposito temporaneo di merci pericolose e offre contestualmente un agile strumento a disposizione della logistica e portualità.

Il Piccolo

Trenta milioni per la Piattaforma logistica

Iccrea e altre nove banche del credito cooperativo regionale finanziano la società che realizzerà il terminal portuale

di Massimo Greco

Piattaforma logistica Trieste (Plt), la società privata che sta realizzando il terminal multipurpose di fianco alla Ferriera di Servola e allo Scalo Legnami, ha trovato il finanziatore per la parte di sua competenza.

Il primo stralcio del più importante cantiere aperto nel porto triestino prevede una spesa complessiva pari a 132 milioni: un centinaio è a cura della parte pubblica (70 Autorità, 32 Cipe), la restante quota di 30 milioni spetta a Plt e sarà supportata da un intervento fortemente connotato dalla presenza del credito cooperativo.

Lo evidenzia una nota di Iccrea Bancalmpresa, istituto "corporate" del sistema bancario cooperativo, che collabora alla decisione assunta dalla cordata capeggiata da Banca di Udine. Cordata cui partecipano 9 Bcc del Friuli Venezia Giulia, che sono Friuli Centrale, Carso, Basiliano, Carnia e Gemonese, Creditfriuli, Manzano, Pordenonese, Turriaco, Lucinico. Il pool coinvolge anche Mediocredito Fvg, Mediocredito Trentino Alto Adige, Bcc Factoring.

La società, incaricata di costruire la piattaforma logistica, è formata da Icop, da Cosmo Ambiente, da Francesco Parisi, da Interporto Bologna. Le prime due realtà sono più immediatamente interessate alla realizzazione dell'intervento e alle attività di bonifica, mentre le altre due si occuperanno della gestione dei traffici, una volta ultimati i lavori. Il primo stralcio comprende un'area di 121 mila metri quadrati, sui quali si svilupperanno 480 metri di banchina. Gli specchi acquei occupano una superficie di 140 mila metri quadrati.

Vocazione operativa mista quella pianificata per la Piattaforma, nella quale si movimenteranno camion e container., per un giro d'affari valutato nell'ordine di 15 milioni all'anno. La tempistica parla di 2-3 anni di lavori: il neo-presidente dell'Ap, Zeno D'Agostino, ha dichiarato che le prime navi approderanno nel 2018.

Il sistema delle Bcc - insiste il comunicato diffuso ieri mattina - intende «proporsi come punto di riferimento per la realizzazione di progetti ad alta valenza strategica per il territorio ... su orizzonti temporali di lungo periodo». Una squadra di professionisti ha assistito il pool bancario: d'Appolonia, Protos, Scoca, Hastings-Llp.

Il cantiere della Piattaforma è partito a inizio anno. Sul fondo del mare vengono piantati 840 pali lunghi fino a 40 metri: sopra di essi sarà stesa la spianata di cemento armato ampia 80 mila metri quadrati.

La notizia del finanziamento è accolta positivamente dal segretario dell'Autorità portuale triestina, Mario Sommariva, a giudizio del quale «rappresenta un segnale di fiducia dell'ambiente bancario regionale e nazionale nei confronti del porto triestino». Sommariva, inoltre, ha genericamente accennato al lavoro che D'Agostino sta facendo per concretizzare il progetto Teseco nell'area ex Aquila. L'Ap attende che la Regione Fvg definisca la norma sul futuro assetto amministrativo dell'Ezit,assetto che vedrà l'Autorità coinvolta.

Infine, il porto di Trieste - informa una nota - si è dotato di una nuova ordinanza sul deposito temporaneo e sulla manipolazione di merci pericolose che organizza a livello locale la complessa materia delle normative internazionali e nazionali di riferimento e semplifica gli adempimenti degli operatori del trasporto e della logistica.

Il nuovo dispositivo - secondo l'Ap - «colma un vuoto di regolamentazione, concede congrui tempi d'adeguamento agli operatori già autorizzati al deposito temporaneo di merci pericolose e offre contestualmente un agile strumento a disposizione della logistica e portualità».

L'iniziativa si inquadra - conclude la nota - nel programma di riorganizzazione del lavoro portuale. A quest'ultima operazione hanno collaborato l'Azienda sanitaria, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza, il Chimico di Porto, i Vigili del Fuoco, i sindacati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti: da Iccrea 30 mln per la piattaforma logistica di Trieste

(ANSA) - TRIESTE, 11 NOV - Iccrea BancaImpresa, con la Banca di Udine Credito Cooperativo, altre nove BCC del Friuli Venezia Giulia, Mediocredito Friuli Venezia Giulia e Mediocredito Trentino Alto Adige finanzia con 30 milioni di euro la nuova piattaforma logistica nel Porto di Trieste per il mercato domestico e per il Centro ed est Europa. Lo rende noto il Gruppo Iccrea precisando che beneficiaria del finanziamento è la Piattaforma logistica Trieste, società progetto costituita dalle imprese Icop Spa, Cosmo Ambiente Srl, Francesco Parisi Spa e Interporto di Bologna Spa.

La nuova piattaforma logistica, di 120.000 metri quadri - spiega Iccrea - recupera all'utilizzo portuale un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree attualmente occupate dal mare, per la realizzazione di una piattaforma su sedime marino che include nuovi raccordi ferroviari e stradali, e attracchi per navi trasporto camion e container.

L'iniziativa - evidenzia Iccrea - risponde sia al consolidato trend di crescita del traffico merci del Porto di Trieste, primo in Italia e quattordicesimo in Europa per volume totale in Tons in Europa, sia all'attuale mancanza di un'offerta logistica adeguata delle banchine attive nell'infrastruttura. Nel porto di Trieste - ricorda Iccrea - si svolgono i principali traffici petroliferi che transitano dall'Italia verso l'Europa centrale e la maggior parte delle merci provenienti dalla Turchia. La nuova infrastruttura a regime movimenterà un giro d'affari diretto nell'ordine di 15 milioni di euro annui e si stima possa avere un impatto almeno triplo sul valore delle attività dell'indotto portuale.(ANSA).

Trieste, Piattaforma logistica pronta nel 2018

Trieste - È arrivata alla Torre del Lloyd di Trieste la notifica del decreto di nomina firmata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, di Zeno D'Agostino quale presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale

Trieste - È arrivata alla Torre del Lloyd di Trieste la notifica del decreto di nomina firmata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, di Zeno D'Agostino quale presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, che comprenderà il porto di Trieste, quello di Monfalcone e successivamente Porto Nogaro: «Sono onorato per l'incarico ricevuto - commenta in una nota D'Agostino -. Dei progetti già avviati dal 2015 ve ne sono alcuni che daranno frutto a breve. Nel 2018 inoltre la piattaforma logistica sarà operativa e arriveranno le prime navi. L'Agenzia per il lavoro portuale è considerata una best practice a livello nazionale e 111 persone hanno avuto una stabilizzazione del contratto di lavoro». **Per D'Agostino «uno dei prossimi passaggi sarà l'adeguamento delle infrastrutture,** come il progetto della Stazione di Campo Marzio. La settimana prossima firmeremo un protocollo con la Regione Friuli Venezia Giulia e Rete ferroviaria italiana per la progettazione definiva, con un investimento congiunto di circa 70 milioni di euro, grazie al quale saremo in grado di movimentare il triplo dei treni che riusciamo a movimentare oggi».

Il traffico ferroviario, grazie anche alla manovra unica avviata nel 2015,al 30 settembre ha fatto registrare 5.600 treni, lo stesso numero ottenuto in 12 mesi un anno fa, con una proiezione di un +30% a fine anno. **Intanto Iccrea Bancalmpresa,** con la Banca di Udine Credito Cooperativo, altre nove Bcc del Friuli Venezia Giulia, Mediocredito Friuli Venezia Giulia e Mediocredito Trentino Alto Adige finanzia con 30 milioni di euro la nuova piattaforma logistica nel Porto di Trieste per il mercato domestico e per il Centro ed est Europa.

Lo rende noto il gruppo Iccrea precisando che beneficiaria del finanziamento è la Piattaforma logistica Trieste, società progetto costituita dalle imprese Icop, Cosmo Ambiente, Francesco Parisi e Interporto di Bologna.

Trieste: progetto con capofila l'Authority e la Capitaneria su gestione merci pericolose

(FERPRESS) – Trieste, 11 NOV – Il porto di Trieste si è da poco dotato di una nuova Ordinanza sul deposito temporaneo e sulla manipolazione di merci pericolose che sistematizza a livello locale la complessa materia delle normative internazionali e nazionali di riferimento (ADR, IMDG code, RID, ecc.) e semplifica gli adempimenti degli operatori del trasporto e della logistica che operano nello scalo giuliano. Lo annuncia in una nota l'Autorità Portuale.

Un lavoro durato quasi due anni che ha coinvolto Associazioni imprenditoriali, Organizzazioni sindacali e Rappresentanti dei lavoratori, segno che – come ricordato dal presidente Zeno D'Agostino -"la fattiva collaborazione tra autorità e operatori privati che stiamo portando avanti nello scalo triestino, produce importanti risultati di razionalizzazione e semplificazione, specie nel campo della sicurezza sul lavoro. La crescita e il consolidamento dei traffici del porto passano necessariamente per un innalzamento del livello d'igiene, prevenzione e sicurezza del lavoro portuale".

Il nuovo dispositivo colma un vuoto di regolamentazione, concede congrui tempi d'adeguamento agli operatori già autorizzati al deposito temporaneo di merci pericolose e offre contestualmente un agile strumento a disposizione della logistica e portualità.

L'iniziativa, fortemente voluta sia dall'Autorità portuale sia dalla Capitaneria di porto di Trieste, si inquadra in un denso programma di riorganizzazione del lavoro portuale che ha già inanellato importanti risultati quali: il decreto sulle operazioni e i servizi portuali del febbraio 2016; il miglioramento del sistema di gestione della sicurezza della comunità portuale con la riscrittura del "Protocollo d'intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell'ambito portuale di Trieste" stipulato in Prefettura del 2015; il recente avvio del Programma di Prevenzione mirato sul porto di Trieste che vede strettamente coinvolti i terminalisti, l'INAIL Roma, l'INAIL F.V.G. – sede di Trieste, l'Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Trieste e la stessa Authority.

"Il nostro particolare ringraziamento – ha aggiunto il Segretario generale Mario Sommariva, va indirizzato all'Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Trieste, alla Capitaneria di Porto di Trieste, l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza, il Chimico di Porto, il Corpo dei Vigili del Fuoco, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza di Sito, i Rappresentanti del Servizio Prevenzione e Protezione di Sito, senza il cui prezioso contributo tecnico difficilmente saremmo riusciti a portare a termine tale arduo compito".

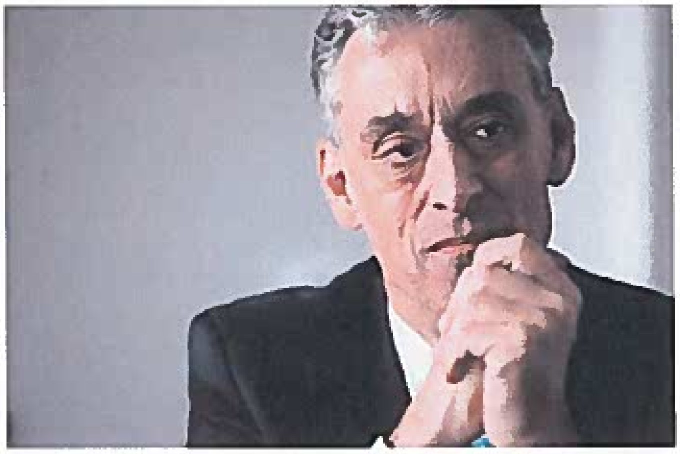
Post-Chef Appel sitzt fest im Sattel

Nach guten Quartalszahlen erscheint eine **Vertragsverlängerung** sehr wahrscheinlich

Von Erwin Maruhn

Noch muss sich Frank Appel gedulden. Bis der 55-jährige Chef der Deutschen Post DHL den Vorstand des Bonner Konzerns um den designierten Speditionsvorstand Tim Scharwath vervollständigen kann, werden weitere Monate vergehen. Scharwath steht noch bis zum kommenden Frühjahr bei Kühne + Nagel, seinem bisherigen Arbeitgeber, unter Vertrag. Bis Scharwath kommt, ist der fest im Sattel sitzende Vorstandschef in Personalunion auch verantwortlich für die Vorstandssparte DHL Global Forwarding/Freight (DGFF). Es ist eine Aufgabe, die ihn zusätzlich motiviert, wie Appel unlängst im Gespräch mit der DVZ betonte.

Dass Appel interimistisch als Speditionsvorstand agiert, hängt mit der gescheiterten Umstellung der IT-Systeme bei DGFF zusammen. „Wir wollten zu viel auf einmal", sagte Appel rückblickend zur DVZ. Die schwere Software-Panne kostete den damaligen Speditionsvorstand Roger Crook den Job. Der Konzern musste gut 300 Mio. EUR abschreiben.



Frank Appel ist promovierter Neurobiologe und führt den Konzern seit fast neun Jahren.

Ausflüge an die Basis

Appel steht seit fast neun Jahren an der Spitze des Bonner Konzerns. Damit gehört er zu den dienstältesten Unternehmenslenkern im Dax. Gern berichtet er von seinen Ausflügen an die Basis. Von dort, wo Paket- und Postboten Schwerstarbeit leisten – wie jetzt wieder im anlaufenden Weihnachtsgeschäft. Das passt zu Appel. Es ist der Stoff, der ihn antreibt.

Ausprobieren und Innovationen vorantreiben – so lautet Appels Maxime. Das will der promovierte Neurobiologe fördern, nicht als exekutierender Chef von oben, sondern als eine Art „leitender Ingenieur" auf einem Schiff: „CEO heißt für mich Chief Engineering Officer", sagte Appel einmal über seine Rolle im Konzern, und da blitzt der Naturwissenschaftler in ihm wieder durch.

Seit dem Jahr 2000 steht der verheiratete Vater von zwei Kindern auf der Gehaltsliste des Bonner Konzerns. 2002 rückte er in den Vorstand auf. Eigentlich wollte Appel an der Universität bleiben und sich ganz der Neurobiologie widmen. Doch das Forschen war sein Ding nicht. So heuerte der gebürtige Hamburger 1993 bei McKinsey an und stieg dort bis zum Mitglied der deutschen Geschäftsführung auf. Dann folgte der Wechsel nach Bonn zur Post.

Als er dort 2008 nach dem plötzlichen Abtritt seines Vorgängers Klaus Zumwinkel mit 46 Jahren das Ruder übernahm, hatte Appel eine Herkulesaufgabe vor sich: den Ausstieg aus dem verlustreichen Expressgeschäft der Tochter DHL in den USA. Appel fegte am Ende die Scherben zusammen.

Geräuschlos und unspektakulär brachte er die Post wieder in die Spur. Nur zweimal geriet Appel leicht ins Straucheln. Einige sahen erste Schrammen im Image des Erfolgsmanagers: Die Auswirkungen des Poststreiks 2015 wegen der Ausgliederung des Paketgeschäfts und schlechterer Bezahlung hatte der Vorstand unterschätzt. Hinzu kam der erwähnte IT-Reinfall im Speditionsgeschäft. Beides kostete viel Geld und warf die Bonner kurzzeitig zurück, aber nicht aus der Bahn.

Irgendwann in den nächsten Wochen wird der Aufsichtsrat Appels Vorstandsvertrag, der im Oktober 2017 ausläuft, auf die Agenda heben. Amtsmüde ist der Post-Chef nicht, ganz im Gegenteil. „Mir macht meine Arbeit viel Spaß", so Appel. *(mit dpa)*

LANDVERKEHR SEITE 8

Frank Appel

Seit Februar 2008 ist Frank Appel Vorstandsvorsitzender der Deutschen Post DHL. Sein Mandat läuft noch bis Oktober 2017. Branchenbeobachter gehen von einer Vertragsverlängerung aus. Appel, am 29. Juli 1961 in Hamburg geboren, ist promovierter Neurobiologe. Im Jahr 2000 startete er seine Karriere bei der Post.

O'Reilly an Espo-Spitze

Bremenports erhält Award der Hafenlobby

SEEFRACHT Eamonn O'Reilly, der Chef des Hafens Dublin, ist neuer Präsident der Organisation der Europäischen Seehäfen (Espo). Er wurde für die beiden nächsten Jahre einstimmig gewählt. O'Reilly steht seit 2010 an der Spitze der Dublin Port Company.

Am Tag der Wahl des Iren vergab die Lobby auch ihren Espo Award 2016. Mit dem Preis ausgezeichnet wurde Bremenports, die Bremer Hafenverwaltung. Den Award hat Espo zum achten Mal vergeben, und er stand in diesem Jahr unter dem Motto „Natur in Häfen".

Die Luneplate, südlich von Bremerhaven, ist ein einzigartiges Naturparadies, befand die Jury unter der Leitung des ehemaligen Präsidenten des Europäischen Parlaments, des Iren Pat Cox. Das 1060 ha große Gebiet ist eine Ausgleichsfläche für den Ausbau der Hafeninfrastruktur. Sie belege, sagte Cox, dass Biodiversität und der Aufbau effizienter Hafenanlagen sich nicht ausschließen müssen. Denn „das Luneplate-Projekt hat Umweltbelastungen – Folge des vorhergehenden Hafenausbaus – kompensiert durch eine Fläche, die ökologische und soziale Bedürfnisse befriedigt".

Bremenports setzte sich gegen die Konkurrenz der Häfen Dünkirchen und Guadeloupe (Frankreich), Riga (Lettland) und Cartagena (Spanien) durch. *(wol)*

„Mr. Hafen" verstorben

Hamburg trauert um Helmuth Kern

SEEFRACHT Der Hamburger Senat trauert um den ehemaligen Wirtschaftssenator Helmuth Kern. Er starb kurz vor seinem 90. Geburtstag in der Nacht zum Mittwoch in Hamburg. Der Sozialdemokrat gilt als einer der bedeutendsten Wirtschaftssenatoren der Hansestadt. In seine Amtszeit von 1966 bis 1976 fielen mehrere wichtige Großprojekte. Vor allem aber setzte Kern gegen Zögerlichkeiten in der Hamburger Wirtschaft den Wandel des Hamburger Hafens zu einem Containerhafen durch. Das brachte ihm den Spitznamen „Mr. Hafen" ein. Nach seiner Senatorentätigkeit wechselte Kern an die Spitze der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA), die er bis zu seiner Pensionierung 1991 leitete. In dieser Funktion baute er den Burchardkai zum Containerterminal aus und hielt damit den Hamburger Hafen in der Weltspitze. *(dpa/fpn)*

ANZEIGE

Köpfe

Thomas Mackenbrock wird Chief Strategy Officer bei Arvato

Arvato erweitert seine Geschäftsleitung und hat Thomas Mackenbrock (40) zum Chief Strategy Officer berufen. Er übernimmt zum 1. Januar 2017 die Verantwortung für Strategie, digitale Transformation und Internationalisierung. Mackenbrock kam 2006 zu Bertelsmann, wo Arvato angesiedelt ist, und war dort in unterschiedlichen Bereichen und Funktionen tätig: in der Unternehmensentwicklung in Gütersloh, bei der Leitung von Bertelsmann Brasilien und zuletzt im Management der Musiktochter BMG. *(reg)*

ANZEIGE

Zeno D'Agostino und Sergio Prete neue Hafenpräsidenten

Der italienische Verkehrsminister Graziano Delrio hat die ersten beiden Präsidenten des neuen italienischen Hafenverwaltungssystems für je vier Jahre ernannt. Zeno D'Agostino steht an der Spitze des Hafenverwaltungssystems der östlichen Adria mit Sitz in Triest, den er seit Februar 2015 kommissarisch leitete. Sergio Prete wurde zum Präsidenten des Hafenverwaltungssystems des Ionischen Meers mit Sitz in Taranto ernannt. Auch er hatte bislang die Position des kommissarischen Leiters inne. Minister Delrio ernannte außerdem Carla Roncallo zur kommissarischen Leiterin des Hafens La Spezia, der mit Marina di Carrara zum Hafenverwaltungssystem des östlichen Ligurischen Meers zusammengeführt wird. *(kk)*

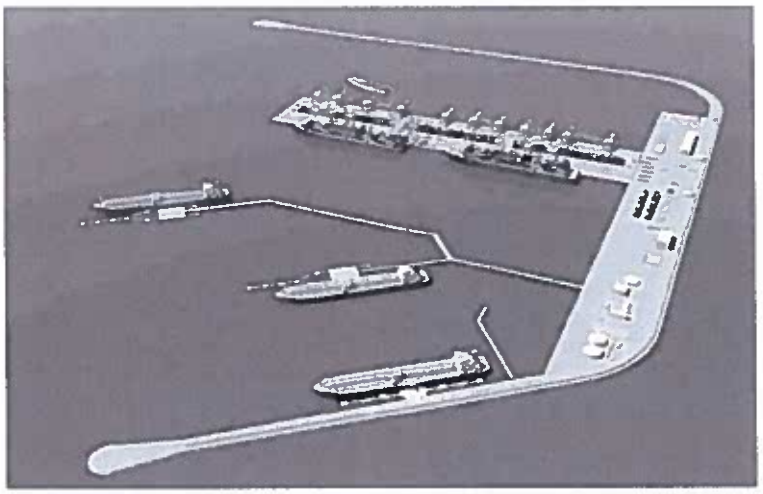
ANZEIGE

TUTTE LE CONSIDERAZIONI NEGATIVE DI UN ESPERTO

Offshore di Venezia: un progetto "fesseria"?

Creerebbe una "rottura di carico" insostenibile per i contenitori e non aiuterebbe le crociere

Sul mega-progetto del terminal offshore veneziano riceviamo la seguente nota dal lettore Ezio Panetti.



VENEZIA - Realizzare questo progetto, il terminal offshore tanto sostenuto dal presidente Costa, significherebbe andare contro il primo concetto del trasporto marittimo, cioè evitare la rottura del carico, perché questo farebbe raddoppiare il costo del trasporto. Chi suggerisce di realizzare la banchina offshore, dimostra scarsa conoscenza della materia. Aveva ragione il compianto amico Giancarlo Zacchello di definire "una fesseria il progetto" essendo stato un bravo e grande armatore. Si fa leva sull'impiego di navi sempre più grandi dimenticando che il settore è in crisi, che le navi da oltre 300 metri sono un flop, che le navi in disarmo aumentano. L'unico settore ancora in discreta ascesa è quello delle crociere che molti non vorrebbero vedere entrare a Venezia. Questi signori dimenticano che nessuna nave ha mai creato danni a Venezia e mai le creeranno. Estromettere queste navi, sarebbe un danno enorme per Venezia e i veneziani. Una nave da passeggeri, tra imbarchi, sbarchi e cambio di equipaggi tratta circa 5000/7000 persone; Chi pagherebbe questo costo e con quali mezzi verrebbe effettuato il trasporto? E in caso di nebbia o mare mosso?

Le navi da crociera se le vogliamo devono continuare a arrivare e partire dalla marittima.

Per quanto concerne il traffico containers, la banchina offshore non risolve il problema perché causando la rottura del carico, raddoppia il costo del nolo. Il ciclo normale è: imbarco del container, arrivo nel porto prestabilito, scarico del container su di un vagone ferroviario o un autocarro. Con la banchina offshore la nave carica in un porto e scarica sulla banchina offshore. Da qui viene caricata su una imbarcazione (chiatta) e trasportata a Marghera quindi sollevata e piazzata su di un vagone o autocarro per andare a destinazione. Ogni operazione ha un costo quindi il costo del nolo raddoppia. Ecco cosa significa la rottura del carico.

La banchina offshore avrebbe una valenza se fosse collegata al sistema ferroviario o stradale; i cinesi questo lo sanno visto che hanno dovuto farlo perché senza, nessuna nave era mai attraccata.

Il mercato dei noli è in forte crisi. Abbiamo costruito troppe navi e abbiamo più navi che merci da trasportare. Le navi sempre più grandi sono un "flop". Torniamo alla Panamax. Nessun investimento offshore può essere ammortizzato e allora basta costruire cattedrali nel deserto e certo non incominciare a farlo in mare. I soldi non ci sono, i tempi sono infiniti in Italia, siamo pieni di debiti. Cerchiamo di migliorare ciò che abbiamo. Il fallimento della società sud Koreana ci faccia riflettere.

Chi scrive queste riflessioni e le firma, non cerca nessun incarico e nessun interesse personale. Sono ex addetti ai lavori marittimi e navali.

Ezio Panetti

Spinelli: «Senza concessioni investimenti bloccati a Genova» / INTERVISTA

Genova - Prua anche sull'aeroporto: «Ci interessa, aspettiamo la gara. Il fondo Icon? Resterà al nostro fianco per almeno dodici anni».

Genova - A parlare è quasi sempre stato il padre. Roberto Spinelli, 45 anni, erede del gruppo creato dal padre Aldo, amministratore delegato di una galassia di aziende che va dai terminal alla logistica e che fattura 140 milioni di euro con 700 dipendenti, ha deciso di esporsi: «Perché sono preoccupato per il porto . **E deluso: negli ultimi due anni lo scalo è rimasto immobile, mentre il mondo si muoveva. Stiamo rischiando molto**».

Perché è preoccupato?
«Perché se non arriva velocemente il rinnovo della concessione, c'è il pericolo di buttare all'aria tutto: i volumi sono in crescita, chiuderemo il 2016 a quasi 450 mila teu. Adesso poi è cambiato il mix di traffico: i rotabili sono aumentati, occupano più spazio e dobbiamo realizzare il piano del 2015 che il comitato portuale ha già approvato, per poi crescere».

Quali investimenti dovete fare?
«Intanto il taglio dello spigolo, che penso arriverà a breve: abbiamo già perso un servizio, quello dell'Australia, perché le navi qui non possono arrivarci. Poi consolidare la banchina. Infine, per aumentare la capacità del 20%, dobbiamo portare allo stesso livello le due banchine così da poter posizionare quattro nuove gru "rmg". Servono 25 milioni. Siamo disponibili a metterli, ma serve il rinnovo della concessione».

E non potete aspettare che vi diano la proroga?
«Questi sono lavori necessari e urgenti, programmati nel 2015 e che richiederanno altri due anni per realizzarli: il traffico è cresciuto come da piano ma non gli investimenti strutturali per sostenerli. Così rischiamo di perdere volumi: gli armatori ci chiedono perché non abbiamo ancora iniziato».

Vi state muovendo anche su altri investimenti. Vi siete stufati di Genova?
«No, Genova rimane una nostra priorità. Però adesso ci sono anche diverse opportunità fuori dalla città: noi, Negri e San Giorgio, siamo gli unici nel Tirreno bloccati senza rinnovo della concessione. Rischiamo grosso...Solo quest'anno abbiamo investito 30 milioni».

Dieci li avete spesi per la nuova area comprata da Amt a Campi.
«Lì sorgerà il nuovo autoparco per gli autotrasportatori non solo liguri. Con quei soldi Amt ci comprerà i nuovi autobus. Però, se costretti, per sopravvivere potremmo cambiare utilizzo a quegli spazi».

Con il fondo Icon cosa intendete fare?
«L'operazione è nata quattro anni fa, quando abbiamo capito che le opere che doveva fare l'Autorità portuale sarebbero venute in carico a noi. Così, vista la situazione delle banche, abbiamo deciso di aprire ad un fondo. Dobbiamo sostenere investimenti ingenti, non solo in equipment come un tempo, ma anche nelle infrastrutture delle banchine. Icon rimarrà con noi 12/15 anni. Poi riacquisteremo le quote».

Anche con acquisizioni?
«Abbiamo quattro operazioni in fase di trattativa in Italia. Anche su Genova. Contiamo di finalizzarle entro l'inizio del 2017».

L'aeroporto di Genova è tra queste?
«Valuteremo quando ci sarà una gara. Abbiamo sempre detto di essere interessati».

Come chiuderete il bilancio di quest'anno?
«Siamo soddisfatti, nonostante il settore sia sotto stress. Abbiamo investito molto, abbiamo assunto 200 persone e confermiamo i livelli dell'anno scorso».

Il prossimo anno per il Gruppo Spinelli come sarà?
«Manterremo i volumi e anzi ci aspettiamo un aumento costante dei rotabili. Avremo due linee nuove: Tirrenia su Malta e quella verso il Canada. E poi spero di concretizzare le operazioni ora in trattativa».

Il consolidamento dei terminal a Genova è inevitabile?
«Ma no, secondo me c'è spazio per tutti. A patto che si faccia la nuova diga».

Ma costa un miliardo...
«Certo: ma Msc porterà a Genova navi da 19 mila teu a Calata Bettolo...».

Si sente pronto per rilevare lo scettro di suo padre?
«Io e mio padre siamo complementari. Lui ha una forza incredibile che spero ci sostenga più a lungo possibile: potremmo andare avanti così anche cento anni...Adesso però stiamo strutturando l'azienda, sempre con la sua supervisione».

Si dice che vorreste vendere a breve...
«Non credo proprio!».

La famiglia Spinelli ha rimpianti?
«Sì, Erzelli. Quella è stata la più grande fregatura della nostra storia: ci hanno fatto pressione e cambiato destinazione d'uso per un'area che per noi era vitale. A conti fatti, abbiamo incassato 22 milioni, considerando le tasse e quanto speso su Cornigliano. I container in collina non li volevano, però vicino all'aeroporto vanno bene...Avevano detto che avrebbero creato 6 mila nuovi posti di lavoro ,non che li avrebbero trasferiti da Sestri bassa a Sestri alta per poi vendere gli immobili: poi è scoppiata la bolla e noi ci siamo accorti tardi che era solo un'operazione immobiliare».

Il Secolo XIX

PARLA L' AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA COMPAGNIA, MASSIMO MURA

«Merci, Tirrenia investe a Genova e punta su Malta»

Parte stasera il collegamento con Livorno «Mar Tirreno affollato? C' è spazio per tutti»

GENOVA. Questa sera dal Terminal Rebora del gruppo Spinelli partirà, con la nave "Via Adriatico", la nuova linea tutto merci della Tirrenia tra Genova e Livorno: un' autostrada del mare che, alternandosi con il traghetto "Eliana Marino", inizialmente avrà tre partenze la settimana ,eche da Livorno collegherà Genova con Catania e poi Malta, oppure con il porto di Cagliari, come spiega al Secolo XIX Massimo Mura, amministratore delegato della Tirrenia. Dopo l' apertura della Genova - Salerno da parte di Grimaldi, anche Tirrenia torna a percorrere la dorsale tirrenica della Penisola, con collegamenti tra porti continentali, e non solo tra Continente e isole.

Ma c' è davvero spazio per tutta questa offerta?
«Sì, sappiamo che ci sono quote di traffico che si possono ancora trasferire dalla strada all' acqua, senza contare che dall' anno prossimo per il comparto ci sarà l' opportunità di fare domanda per beneficiare del marebonus previsto dal governo. Per conto nostro dobbiamo creare linee sulla base delle richieste del mercato, e quindi ecco il perché questo nuovo collegamento».

E se l' anno prossimo il greggio tornasse a salire?
«Siamo abituati a modellare l' offerta sull' andamento del greggio, e abbiamo buoni margini di tranquillità: in fondo nel settore siamo ancora tutti qui, nonostante l' impennata del barile oltre i 100 dollari degli anni passati».

Ache quote di traffico è fissato il break-even su questa nuova linea?
«Guardi, è ovviamente scritto nel piano d' impresa, ma non posso ancora divulgarlo, per ragioni industriali e diciamo pure per un filo di scaramanzia...».

Lei è nel consiglio di amministrazione di Stazioni Marittime, avete siglato da poco un accordo commer Agenzia di Cotunav, accordo con Gnv. Dopo Malta, siete pronti a portare Tirrenia in Nord Africa?
«La Tunisia è un mercato interessante, ma siamo appunto agenti di Cotunav, compagnia di Stato molto

forte nel suo ramo. L' Algeria con l' Italia ha livelli di traffico che in sostanza possono essere serviti da navi non specializzate e con frequenze ridotte. Guardiamo tutti con interesse la Libia, nell' ovvia attesa che nel Paese si normalizzi la situazione».

Siete interessati a crescere nell' attività di terminalisti?
«Siamo in gara per Porto Livorno 2000 e per la banchina di Catania, un porto che per noi è strategico, perché è la prima città della Sicilia in termini di attività economiche: punto di arrivo della nostra storica linea con Brindisi e Ra venna, punto di connessione verso Malta, potenziale trampolino verso la Libia».

Ecco, perché tutte le compagnie di traghetti puntano su Malta?
«È un' isola con più di 400 mila abitanti, che ha una sua produzione industriale e soprattutto un mercato di consumo legato all' Italia. Oggi per esempio abbiamo due catene di supermercati, una straniera e una italiana, che approvvigionano Malta dalle piattaforme logistiche della Sicilia, mentre l' altro grande flusso di merce arriva dalla Gran Bretagna, che però è gestito da operatori groupage che di fatto hanno organizzazione e operatività nel Nord Italia. Ecco perché tutti guardiamo al mercato maltese con interesse».

La Repubblica Genova

Container, c'è l'intesa fra Italia e Svizzera i moli di Genova-Savona al centro della sfida

Patto fra i due ministeri dei Trasporti per un progetto che punta a trasferire via treno il 50% della merce

MASSIMO MINELLA

SPOSTARE la sfida dai confini nazionali a quelli europei, ma anche africani, perché la portualità dei colossi del Nord e la crescita continua dei terminal della sponda mediterranea dell'Africa possono mettere fuori gioco l'Italia. Unica alternativa per non finire definitivamente ai margini del business è quella di giocare d'anticipo o, quanto meno, non farsi trovare impreparati davanti alle mosse dei concorrenti. La soluzione passa inevitabilmente dalla costruzione di una rete intermodale e logistica che dai porti, via treno, sappia arrivare velocemente a destinazione, servendo i mercati da sempre trainanti per l'economia italiana, la Pianura Padana, e provando a risalire al Centro dell'Europa e poi più su, fino a Rotterdam.

Il senso della sfida messa in atto dal ministero dei Trasporti sta tutta qui, con un piano della Logistica già operativo dallo scorso anno e una riforma della governance delle autorità portuali che sta entrando a regime proprio in queste settimane (il Parlamento esaminerà le nomine dei presidenti di Genova e La Spezia, Signorini e Roncallo, il 18 al Senato, il 23 novembre alla Camera poi il ministro potrà firmare i decreti di nomina entro la fine del mese).

«Per i porti — spiega il ministro dei Trasporti Graziano Delrio — la creazione delle autorità uniche servono per vincere la concorrenza dell'Africa e Nord Europa. Altra priorità è il potenziamento dei lavori su ferro. Abbiamo concluso con gli svizzeri un accordo sul porto di Genova che diventa la porta d'ingresso delle merci in centro Europa. Ci sono molte risorse per potenziare i corridoi, anche per favorire il trasporto passeggeri».

In effetti, la portata dell'operazione in atto appare realmente innovativa, rispetto a un passato a lungo cristallizzato nella difesa di interessi autoreferenziali e comunque sempre di parte. Per due giorni Italia e Svizzera si sono confrontate a Roma proprio sul tema della portualità e della logistica, mettendo a punto un protocollo di iniziative che dovrebbe dare risultati immediati, ancor prima che il Terzo Valico sia operativo, quindi fra la fine del 2021 e l'inizio del 2022. Anzi, proprio la gestione di questa lunga fase transitoria può essere decisiva.

«Di fronte a noi abbiamo una prima data su cui riflettere, l'11 dicembre, giorno in cui verrà aperto il Gottardo — dice Luigi Merlo, ex presidente del porto di Genova e attuale consulente del ministro dei Trasporti Delrio — Siamo subito chiamati a governare al meglio la relazione fra i porti e il ferro. Con la nuova legge i benefici per la portualità dovrebbero concretizzarsi rapidamente, a cominciare proprio da quello che rappresenta il primo porto del Sud Europa, Genova-Savona, che mette in campo 62 milioni di tonnellate di merce, due milioni di croceristi, una potenzialità di cinque milioni di teus. Il nuovo sistema portuale ha quindi necessità di un grandissimo corridoio ferroviario, quale appunto quello che da Genova sale fino a Rotterdam e ha il suo anello iniziale nel Terzo Valico». In parallelo, si sta cercando di accelerare l'avvio dello sportello unico dei controlli doganali attraverso un decreto del presidente del Consiglio dei Ministri che elimini finalmente le indeterminatezze del passato.

Se il progetto continua a correre su questi binari, i primi a esserne contenti non possono che essere gli Svizzeri, che potrebbero tornare a rivolgersi come nel passato alla portualità ligure per la movimentazione delle merci via treno. In questo contesto prende corpo il progetto presentato sempre durante l'incontro bilaterale Italia-Svizzera fra Rfi e Hupac per potenziare le infrastrutture logistiche della "regione logistica milanese" per gestire efficacemente il futuro incremento dei volumi di traffico merci che proprio grazie al Gottardo si sposteranno dalla strada alla rotaia. A scommetterci è il terminal Alptransit (Teralp), partnership fra Rfi e Hupac, che ha commissionato al Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo (Certet) dell'università Bocconi di Milano una ricerca sulle dinamiche dei traffici intermodali ferroviari transalpini Italia-Svizzera. Il documento è stato consegnato a Delrio e alla collega dei Trasporti Doris Leuthard.

Lo studio muove dal memorandum of understanding sottoscritto nel 2012 da Fs, Fs logistica, Cemat e Hupac per la realizzazione di tre nuovi terminal a Milano Smistamento, Brescia e Piacenza. L'attualità della proposta potrebbe essere il suo punto di forza. L'obiettivo è infatti quello si mettere in campo tre nuovi scali, visto che si stima che quelli attuali non siano in grado di far fronte alla massa di traffici che si sposterà nei prossimi anni sul treno. Da qui al 2021, quindi, verranno incrementati i servizi navetta da Genova e Savona verso questi tre nuovi terminali. E Alptransit avrebbe manifestato la sua intenzione di dialogare da subito con Psa (proprietaria del terminal Vte di Pra'-Voltri) e i ttiolari della piattaforma di Valo Ligure per mettere a punto questa collaborazione sotto l'egida del ministero dei Trasporti italiano.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

LE INFRASTRUTTURE

A dicembre apre il tunnel del Gottardo, Rfi e Hupac puntano a sviluppare tre nuovi terminal per l'Europea collegati agli scali della Liguria

Il Secolo XIX

CONGIUNTURALE BANKITALIA: ECONOMIA ANCORA IN LEGGERA RIPRESA, MA IL SETTORE INDUSTRIALE È FERMO

I porti liguri soffrono, il Nord bussa a Milano

San Gottardo operativo a inizio dicembre. In attesa delle Autorità di sistema, traffici in calo del 4%

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Nell'aggiornamento alla nota congiunturale della Banca d'Italia, il quadro dell'economia ligure nei primi nove mesi dell'anno illustra una crescita moderata, con l'industria ferma - al netto del contributo delle componenti più volatili, cantieristica e settore energetico.

Il settore edile ancora in crisi, l'occupazione stazionaria nei primi sei mesi, la disoccupazione in leggera crescita. Il dato a due cifre che spicca di più è la ripresa dei mutui casa (+40% nel semestre, al netto di surroghe e sostituzioni, in calo del 20%) per 620 milioni di euro e combinato all'arresto della discesa dei prezzi degli immobili residenziali.

L'elemento che spicca però dalla ricerca degli esperti della sede genovese di Bankitalia, illustrati ieri dal direttore Mario Venturi, è il calo complessivo delle attività portuali: nel primo semestre i tre scali liguri complessivamente registrano un -3,9% nella movimentazione merci, compresi i container (-3%). Genova è stazionaria, calo più accentuato a Savona e La Spezia. Una *performance* in contrasto con la crescita dei porti spagnoli (+6,7%) e la tenuta del Nord Europa (+0,4%)

Tra meno di un mese, proprio con il cambio di orario delle ferrovie, quest'area sarà posta in diretta concorrenza proprio con gli scali dell'arco ligure: a quella data infatti entrerà in esercizio il tunnel del San Gottardo (l'inaugurazione tecnica è stata a giugno 2016). A questo proposito, in un incontro che si è tenuto giovedì a Roma con il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, la consigliera federale svizzera Doris Leuthard, a capo del dipartimento Trasporti e ambiente ha ricordato che Nord e Sud si avvicinano. La competitività si rafforza e in questo modo si creano le basi per trasferire su rotaia un traffico sempre più in crescita». Un pressing che in Nord Europa stanno già sfruttando: martedì una delegazione commerciale del porto di Rotterdam ha incontrato gli operatori della Pianura Padana a Milano, per illustrare i vantaggi del primo scalo europeo.

Sotto il profilo regolamentare, Delrio e Leuthard hanno convenuto sull'opportunità di avviare - in un momento disgregazione dell'Europa - una cooperazione sul corridoio Genova-Rotterdam per una zona di libera circolazione delle persone e delle merci, con una ricerca giuridica e tecnica affidata ai politecnici di Torino, Milano, Zurigo e Losanna.

Di certo, fino all'apertura del Terzo Valico (2021), e ancor di più dopo l'apertura del tunnel svizzero del Monte Ceneri (2019), nei fatti il San Gottardo sarà un corridoio Rotterdam-Milano. Proprio a Delrio il Certet della Bocconi ha consegnato uno studio che avvalora l'accordo sottoscritto nel 2012 tra Fs e l'operatore ferroviario svizzero Hupac per potenziare i terminal ferroviari di Milano Smistamento, Brescia e Piacenza per un investimento da 200 milioni di euro e che potranno gestire 800 mila unità di trasporto intermodali (Uti) l'anno.

The MediTelegraph

Porti liguri, da Bankitalia l'allarme Nord Europa / DOWNLOAD

Genova - San Gottardo operativo a inizio dicembre. In attesa delle Autorità di sistema, traffici in calo del 4%.

Genova - Nell'aggiornamento alla nota congiunturale della Banca d'Italia, il quadro dell'economia ligure nei primi nove mesi dell'anno illustra una crescita moderata, con l'industria ferma - **al netto del contributo delle componenti più volatili, cantieristica e settore energetico.**

Il settore edile ancora in crisi, l'occupazione stazionaria nei primi sei mesi, la disoccupazione in leggera crescita. Il dato a due cifre che spicca di più è la ripresa dei mutui casa (**+40% nel semestre, al netto di surroghe e sostituzioni, in calo del 20%**) per 620 milioni di euro e combinato all'arresto della discesa dei prezzi degli immobili residenziali.

L'elemento che spicca però dalla ricerca degli esperti della sede genovese di Bankitalia, illustrati ieri dal direttore Mario Venturi, è il calo complessivo delle attività portuali: nel primo semestre i tre scali liguri complessivamente registrano un -3,9% nella movimentazione merci, compresi i container (-3%). **Genova è stazionaria, calo più accentuato a Savona e La Spezia. Una performance in contrasto con la crescita dei porti spagnoli (+6,7%) e la tenuta del Nord Europa (+0,4%)**

Tra meno di un mese, proprio con il cambio di orario delle ferrovie, quest'area sarà posta in diretta concorrenza proprio con gli scali dell'arco ligure: a quella data infatti entrerà in esercizio il tunnel del San Gottardo (l'inaugurazione tecnica è stata a giugno 2016). A questo proposito, in un incontro che si è tenuto giovedì a Roma con il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, la consigliera federale svizzera Doris Leuthard, a capo del dipartimento Trasporti e ambiente ha ricordato che Nord e Sud si avvicinano. La competitività si rafforza e in questo modo si creano le basi per trasferire su rotaia un traffico sempre più in crescita». **Un pressing che in Nord Europa stanno già sfruttando: martedì una delegazione commerciale del porto di Rotterdam ha incontrato gli operatori della Pianura Padana a Milano, per illustrare i vantaggi del primo scalo europeo.**

SCARICA LO STUDIO BANKITALIA

Sotto il profilo regolamentare, Delrio e Leuthard hanno convenuto sull'opportunità di avviare - in un momento disgregazione dell'Europa - una cooperazione sul corridoio Genova-Rotterdam per una zona di libera circolazione delle persone e delle merci, con una ricerca giuridica e tecnica affidata ai politecnici di Torino, Milano, Zurigo e Losanna.

Di certo, fino all'apertura del Terzo valico (2021), e ancor di più dopo l'apertura del tunnel svizzero del Monte Ceneri (2019), nei fatti il San Gottardo sarà un corridoio Rotterdam-Milano. Proprio a Delrio il Certet della Bocconi ha consegnato uno studio che avvalora l'accordo sottoscritto nel 2012 tra Fs e l'operatore ferroviario svizzero Hupac per **potenziare i terminal ferroviari di Milano Smistamento, Brescia e Piacenza per un investimento da 200 milioni di euro e che potranno gestire 800 mila unità di trasporto intermodali (Uti) l'anno.**

NOMINE NEI PORTI

Signorini, il via libera dalla Camera il 23 novembre

GENOVA. La prima tappa è al Senato martedì prossimo, quando arriverà la seconda e più consistente infornata di presidenti delle nuove Autorità portuali di sistema. Alle 16 i senatori della commissione lavori pubblici e comunicazione, saranno chiamati a dare il via libera al decreto firmato dal ministro Delrio che ha nominato Paolo Signorini a capo della nuova Authority del mar Ligure occidentale, Rodolfo Giampieri all'Authority del mar Adriatico Centrale (Ancona), Daniele Rossi a Ravenna e Pietro Spirito a Napoli. A Palazzo Madama però per il quasi presidente del porto campano, non sarà una passeggiata: il senatore Esposito (Pd) ha già minacciato guerra perchè considera il nome non adeguato e sta cercando di convincere i colleghi a non votare il decreto del governo. Si tratterebbe comunque solo di un atto politico, anche se pesante, visto che il parere della commissione è solo consultivo.

Signorini dovrà poi aspettare il via libera dalla commissione trasporti della Camera, previsto per il 23 novembre, prima di diventare ufficialmente presidente del porto di Genova e dal primo gennaio anche di Savona. Martedì a Montecitorio invece arriverà luce verde per Di Majo per la presidenza di Civitavecchia.

The MediTelegraph

Genova, Signorini: via libera dalla Camera il 23 novembre

Genova - In Senato martedì prima informata di nomine. Esposito (Pd) darà battaglia su Spirito a Napoli.

Genova - La prima tappa è al Senato martedì prossimo, quando arriverà la seconda e più consistente infornata di presidenti delle nuove Autorità portuali di sistema. Alle 16 i senatori della commissione lavori pubblici e comunicazione, saranno chiamati a dare il via libera al decreto firmato dal ministro Delrio che ha nominato Paolo Signorini a capo della nuova Authority del mar Ligure occidentale, Rodolfo Giampieri all'Authority del mar Adriatico Centrale (Ancona), Daniele Rossi a Ravenna e Pietro Spirito a Napoli. A Palazzo Madama però per il quasi presidente del porto campano, non sarà una passeggiata: il senatore Esposito (Pd) ha già minacciato guerra perchè considera il nome non adeguato e sta cercando di convincere i colleghi a non votare il decreto del governo. Si tratterebbe comunque solo di un atto politico, anche se pesante, visto che il parere della commissione è solo consultivo. **Signorini dovrà poi aspettare il via libera dalla commissione trasporti della Camera, previsto per il 23 novembre, prima di diventare ufficialmente presidente del porto di Genova e dal primo gennaio anche di Savona.** Martedì a Montecitorio invece arriverà luce verde per Di Majo per la presidenza di Civitavecchia.

Il Tirreno

Mura (Tirrenia): «Ecco i progetti della compagnia» / INTERVISTA

Genova - Parte stasera il collegamento Genova-Livorno. «Mar Tirreno affollato? C'è spazio per tutti».

Genova - Questa sera dal Terminal Rebora del gruppo Spinelli partirà, con la nave "Via Adriatico", la nuova linea tutto merci della Tirrenia tra Genova e Livorno: un'autostrada del mare che, alternandosi con il traghetto "Eliana Marino", inizialmente avrà tre partenze la settimana , e che da Livorno collegherà Genova con Catania e poi Malta, oppure con il porto di Cagliari, come spiega al Secolo XIX Massimo Mura, amministratore delegato della Tirrenia. Dopo l'apertura della Genova-Salerno da parte di Grimaldi, anche Tirrenia torna a percorrere la dorsale tirrenica della Penisola, con collegamenti tra porti continentali, e non solo tra Continente e isole.

Ma c'è davvero spazio per tutta questa offerta?
«Sì, sappiamo che ci sono quote di traffico che si possono ancora trasferire dalla strada all'acqua, senza contare che dall'anno prossimo per il comparto ci sarà l'opportunità di fare domanda per beneficiare del marebonus previsto dal governo. Per conto nostro dobbiamo creare linee sulla base delle richieste del mercato, e quindi ecco il perché questo nuovo collegamento».

E se l'anno prossimo il greggio tornasse a salire?
«Siamo abituati a modellare l'offerta sull'andamento del greggio, e abbiamo buoni margini di tranquillità: in fondo nel settore siamo ancora tutti qui, nonostante l'impennata del barile oltre i 100 dollari degli anni passati».

A che quote di traffico è fissato il break-even su questa nuova linea?
«Guardi, è ovviamente scritto nel piano d'impresa, ma non posso ancora divulgarlo, per ragioni industriali e diciamo pure per un filo di scaramanzia...».

Lei è nel consiglio di amministrazione di Stazioni Marittime, avete siglato da poco un accordo commerciale con Gnv. Come va il rapporto con Genova?
«Quest'anno abbiamo superato il milione di metri lineari di merce trasportata, abbiamo un rapporto solido con il Terminal Spinelli e con l'agenzia Saimare, siamo agenti di Cotunav. Da compagnia di navigazione posso dire Genova è un porto caro, ma nel quale abbiamo sempre lavorato bene».

La riforma della governance potrebbe definire anche una ridefinizione delle destinazioni d'uso delle banchine. Se vi venisse chiesto di spostarvi a Savona?
«Potrebbe andare bene, ma tenga conto che a decidere dove va il traffico è il mercato. Noi possiamo provare in parte a controllare il traffico, ma per farlo è necessario avere alle spalle delle buone infrastrutture».

Agenzia di Cotunav, accordo con Gnv. Dopo Malta, siete pronti a portare Tirrenia in Nord Africa?
«La Tunisia è un mercato interessante, ma siamo appunto agenti di Cotunav, compagnia di Stato molto forte nel suo ramo. L'Algeria con l'Italia ha livelli di traffico che in sostanza possono essere serviti da navi non specializzate e con frequenze ridotte. Guardiamo tutti con interesse la Libia, nell'ovvia attesa che nel Paese si normalizzi la situazione».

Siete interessati a crescere nell'attività di terminalisti?
«Siamo in gara per Porto Livorno 2000 e per la banchina di Catania, un porto che per noi è strategico, perché è la prima città della Sicilia in termini di attività economiche: punto di arrivo della nostra storica linea con Brindisi e Ravenna, punto di connessione verso Malta, potenziale trampolino verso la Libia».

Ecco, perché tutte le compagnie di traghetti puntano su Malta?
«È un'isola con più di 400 mila abitanti, che ha una sua produzione industriale e soprattutto un mercato di consumo legato all'Italia. Oggi per esempio abbiamo due catene di supermercati, una straniera e una italiana, che approvvigionano Malta dalle piattaforme logistiche della Sicilia, mentre l'altro grande flusso di merce arriva dalla Gran Bretagna, che però è gestito da operatori groupage che di fatto hanno organizzazione e operatività nel Nord Italia. Ecco perché tutti guardiamo al mercato maltese con interesse».

PORTI

È GEDDA LA PORTA DI LIVORNO SUL MEDIO ORIENTE

Per la prima volta il porto di Livorno si è presentato ufficialmente in Arabia Saudita, alla ricerca di nuovi sbocchi. La missione ha portato l'Autorità portuale toscana alla dodicesima edizione del Trans Middle East Event, manifestazione dedicata ai traffici marittimi con il Medio Oriente, che si è tenuta nel porto di Gedda. «Siamo andati su invito degli arabi, unico porto europeo con Barcellona», spiega Francesco Ghio dell'Autorità portuale di Livorno. Al centro della missione il progetto della Piattaforma Europa, su cui ha chiesto dettagli Gulftainer, uno dei maggiori operatori privati di terminal con sede negli Emirati Arabi Uniti. Tra gli incontri, anche quelli con il direttore del porto di Gedda ed il presidente dell'Autorità dei porti sauditi.

Livorno presenta a Gedda Piattaforma Europa

LIVORNO - Un'occasione da non perdere per cercare di aprire delle corsie privilegiate di cooperazione con la comuni-

(segue a pagina 4)

Livorno presenta

tà economica e marittimo-portuale dell'Arabia Saudita. È racchiuso tutto qui il senso della partecipazione dell'Autorità Portuale di Livorno alla dodicesima edizione del Trans Middle East Event, la manifestazione dedicata esclusivamente ai traffici marittimi con il Medio Oriente che si è tenuta pochi giorni fa nel porto saudita di Gedda.

«Per la prima volta il porto di Livorno si è presentato ufficialmente in Arabia Saudita: si è trattato di un percorso piuttosto complesso che è stato possibile completare solo grazie all'espressa volontà da parte araba di voler incontrare alcuni specifici porti. Basti pensare che oltre a Livorno era presente solo il porto di Barcellona tra gli scali occidentali» ha detto Francesco Ghio della Direzione Promozione e Studi.

Il porto di Gedda movimenta oltre 4 milioni di teus all'anno, fatto che lo colloca tra i primi 35 porti containerizzati del mondo. Le infrastrutture intermodali sono pressoché assenti ma la collocazione di Gedda lungo la via di Suez rende questo scalo strategicamente significativo.

L'attività promozionale, in questi casi, ha assunto una particolare connotazione: «Si è trattato di un primo passo verso una realtà poco conosciuta - ha spiegato il responsabile in APL dell'Ufficio Promozione, Roberto Lippi - abbiamo avuto modo di incontrare sia il direttore del porto di Gedda, il comandante Abdullah bin Awad Al Zamii, che il presidente dell'Autorità dei porti sauditi, S.E. Nabil Mohammed Al Amudi, espressamente giunto da Riad: due opportunità esclusive che ci hanno consentito di approfondire la reciproca conoscenza, di illustrare con maggiori particolari il porto di Livorno e di offrire allo scalo labronico una posizione privilegiata per future collaborazioni».

Particolare interesse ha suscitato il progetto relativo alla Piattaforma Europa, specialmente da parte di Iain Rawlinson, direttore commerciale di Gulftainer, uno dei maggiori terminal operators privati con sede negli Emirati Arabi Uniti ed interessi in tutto il mondo. «Rawlinson - ha riportato Ghio - si è mostrato molto interessato al progetto rivelando come Gulftainer sia alla ricerca di nuovi sviluppi per le proprie attività ed ha chiesto maggiori informazioni sulla Piattaforma Europa meravigliandosi che un simile progetto non avesse avuto un'adeguata presentazione nei principali centri dello shipping mondiale e rammaricandosi che ciò abbia impedito di venirne a conoscenza prima».

Le auto? Parleranno tra loro (prove di futuro a Livorno)

Quaranta imprese hi-tech stanno collaudando i veicoli del «trasporto intelligente», iperconnessi e capaci di scambiare informazioni anche con il porto e la Fi-Pi-Li

Immaginate di percorrere una strada di montagna e trovarvi davanti all'improvviso un'altra auto in panne. Difficilmente potrete evitare una collisione, con tutti quei tornanti. E se invece la vostra auto vi segnalasse, in tempo reale, il guasto dell'altra, così da permettervi di rallentare e fermarvi in tempo? Sembra fantascienza, ma a Livorno è già realtà. Da mercoledì scorso quaranta imprese hi-tech di livello internazionale stanno collaudando — prima in laboratorio e poi su strada — le auto di nuova generazione per il «trasporto intelligente». Le auto del futuro saranno in grado di dialogare tra loro attraverso le unità di bordo progettate da alcune di queste imprese, ma potranno anche inviare e ricevere informazioni dalle principali infrastrutture di trasporto come le autostrade o le autorità portuali. Ed è proprio per la presenza della Fi-Pi-Li e del porto di Livorno che la Toscana è stata scelta dagli organizzatori per ospitare il Plugtestm 2016. Con quale obiettivo? «Rendere più efficiente e più sicuro il trasporto» spiega Paolo Pagano, responsabile scientifico del Consorzio nazionale interuniversitario per le telecomunicazioni (Cnit) all'interno dell'Autorità portuale che ha fornito l'infrastruttura di comunicazione a servizio del test.

Il programma del Plugtest 2016 prevede la sperimentazione su dieci casi di studio: si va dalla comunicazione «machine to machine» per evitare tamponamenti, al semaforo che previene gli incidenti agli incroci, fino alle segnalazioni sui parcheggi. «In un mondo tutto connesso potremmo evitare gli incidenti stradali — spiega il ricercatore del Cnit al Sant'Anna di Pisa, Michele Carignani — o perlomeno ridurli perché l'errore umano non può essere eluso del tutto». A Livorno si è dato appuntamento il meglio della tecnologia mondiale — dalla Siemens alla Cohda Wireless, passando per Tim e LeghornGroup — impegnato nella realizzazione dei dispositivi conformi agli standard di comunicazione. Che, tradotto, vuol dire: come due telefoni cellulari di operatori diversi sono in grado di comunicare tra loro, la stessa cosa sarà possibile tra vetture di case automobilistiche diverse.

Tra le imprese ospitate nei saloni della Stazione Marittima del Porto di Livorno c'è chi (come Tim) lavora sulla piattaforma digitale Icon (Internet of things connectivity) che gestisce dati provenienti dagli «oggetti intelligenti» e chi (come Siemens) progetta le unità di bordo in grado di trasmettere i messaggi tra le auto e le infrastrutture. «In città le nostre unità di bordo saranno poste sui semafori che invieranno direttamente il segnale alle auto nella zona così da regolare e rendere più sicuro il flusso del traffico», spiega Fritz Kasslatter di Siemens. Inoltre il lavoro collettivo di Autorità portuale e Cnit permetterà di collegare la Fi-Pi-Li e il nodo autostradale di Firenze con il porto di Livorno, in modo da rendere più efficiente e sicuro il trasporto di merci e persone. Se, per esempio, si assistesse ad uno sversamento chimico in Darsena Toscana, quest'ultima sarebbe in grado di passare l'informazione direttamente alle due reti stradali della Regione così da poter confinare l'area di traffico, evitando rallentamenti e ritardi nella consegna delle merci.

Plugtest 2016 è finanziato interamente dalla Commissione Europea attraverso Etsi (Istituto europeo per la standardizzazione delle telecomunicazioni), Ertico (il consorzio di 100 imprese leader nel settore del Sistema del Trasporto Intelligente) e patrocinato dalla Regione Toscana. La settimana di sperimentazione si concluderà mercoledì prossimo con una «demo» su strada. Perché l'auto del futuro non è più una storia di fantascienza, ma realtà.

Giacomo Salvini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL FUTURO A 4 RUOTE

TEST IN TOSCANA

L'auto senza pilota si è messa in moto

TAGLIONE A PAG. 13

L'auto intelligente è qui

Test internazionale sulla Fi-Pi-Li: un giorno si guiderà da sé

di Stefano Taglione
LIVORNO

L'inizio non è stato dei migliori. Il nostro pilota francese, non conoscendo bene le strade di Livorno, prima si è perso fra gli imbarchi delle navi, poi non riusciva a trovare la Fi-Pi-Li (la segnaletica non aiuta) e alla fine ha sbagliato pure l'uscita dell'Aurelia.

Ma sono solo dettagli. Perché ciò che doveva funzionare, in realtà, ha funzionato eccome. E la primissima prova dell'auto del futuro, a cui abbiamo partecipato ieri lungo l'arteria toscana, è andata molto bene. A Livorno, da lunedì scorso, sono riuniti un centinaio fra ingegneri e informatici dei più grandi colossi mondiali del settore, che stanno lavorando insieme per fare test dal vivo e definire uno standard comune sul quale poi, chi produrrà i sistemi per i futuri veicoli a guida automatica, si dovrà per forza basare.

Siemens, Tim e Autostrade per l'Italia. Sono solo una parte delle aziende che si sono date appuntamento alla Stazione crociere, fra codici incomprensibili, cavi in ogni dove e centraline che fra qualche mese troveremo disseminate sulle nostre strade. Le ha volute l'Autorità portuale e il Consorzio nazionale interuniversitario delle telecomunicazioni, che con il sostegno della Regione e dell'Unione europea intende fare della città dei Quattro Mori un laboratorio di connettività globale. Ma il pezzo forte è stato il primo test su strada, giunto al culmine di sei mesi di studio e cinque di preparazione nel laboratorio messo a punto sul porto. Ore 15: **Sebastian Mueller**, un esperto francese (di Nizza) che lavora per l'Istituto europeo sugli standard per le telecomunicazioni (Etsi) è il nostro pilota. Con lui c'è **András Takács**, manager di Commsignia, azienda ungherese che produce dispositivi tecnologici per incrementare la sicurezza stradale. L'Audi A3 sulla quale siamo saliti a bordo è dotata proprio degli strumenti realizzati nell'industria di Budapest.

Si parte sotto una pioggia battente. Dopo aver perso qualche minuto per cercare di uscire dall'area portuale e per imboccare la Fi-Pi-Li alla Darsena toscana, Sebastian trova l'ingresso della due corsie. Lungo l'arteria ci sono i lavori in corso e il monitor attaccato sotto lo specchietto retrovisore dovrebbe segnalarceli, visto che – attraverso un'infrastruttura di terra – comunica con i sensori di Avr, la società romana (con sedi ad Altopascio, Empoli e Pisa) che gestisce la strada di grande comunicazione.

Dopo un centinaio di metri, infatti, sullo schermo dell'Audi spunta un puntino verde. È un ostacolo e ci stiamo andando addosso. E dopo un po' sulla mappa compare un avviso di allarme: «Road Works Warning», seguito dalla distanza in metri, che tradotto significa «Attento perché lungo la strada che stai percorrendo sono in corso dei lavori». Pochi secondi dopo, il sistema, indica anche il nuovo limite di velocità, che a causa della presenza degli operai è ridotto a 40 chilometri orari. Le informazioni che vediamo sulla macchina sono le stesse che la sala radio della Firenze - Pisa - Livorno (gestita a Empoli dall'ingegner **Lorenzo Marala**) mostra sui pannelli luminosi, sulle app del telefonino e sul proprio sito Internet.

Usciamo a Stagno, la prova è già finita. È stata superata: il veicolo e la strada parlano la stessa lingua. E se solo ci fossero più macchine con gli stessi strumenti tecnologici ogni conducente potrebbe condividere in tempo reale le medesime informazioni. Riuscendo a sapere, ad esempio, che verso San Miniato c'è un incidente e che magari, se il traffico è bloccato, conviene uscire a Santa Croce sull'Arno.

Ieri è stato fatto un grande passo: per ora la presenza dei cantieri è indicata su uno schermo come qualsiasi navigatore segnala gli autovelox fissi, ma l'obiettivo di domani è far sì che la strumentazione di bordo sia collegata alla centralina della vettura e magari, se chi guida va troppo veloce, fare in modo che l'auto freni da sola. Non con la forza del pedale, ma con quella della condivisione dei dati. Perché è dalla condivisione delle informazioni che a Livorno sta nascendo l'auto del futuro. Oggi è guidata da un collaudatore francese che non conosce la città e a volte sbaglia strada, domani forse andrà da sola e sarà precisa come un compasso.

taglions
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ship Store VENDITA CONTAINERS

informARE
italiano français english español deutsch
11 novembre 2016 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto 16:15 GMT+1

Ship Store VENDITA CONTAINERS

Notizie

11 novembre 2016

ABB
Power and productivity for a better world™

esi
europea servizi terminalistici
your port operator in Sicily

Il porto di Livorno ospita l'evento annuale Plugtests dell'ETSI

L'obiettivo è di sperimentare dispositivi tecnologici per mettere in rete veicoli e infrastrutture portuali e viarie

L'Autorità Portuale di Livorno e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (CNIT), con il sostegno della Regione Toscana e il coordinamento dell'European Telecommunications Standards Institute (ETSI), hanno avviato un'iniziativa che ha lo scopo di sperimentare dispositivi tecnologici installati a bordo di veicoli e posti a bordo strada in grado di mettere in rete ogni tipo di automobile e mezzo pesante collegandolo alle infrastrutture portuali e viarie della Toscana.

Questa iniziativa di larga scala, battezzata con il nome di ETSI ITS Plugtests™, ha portato da lunedì a Livorno, presso la Stazione Crociere, circa cento ingegneri provenienti da alcune delle imprese hi-tech leader: dalla Siemens alla NEC, da Cohda Wireless a NXP Philips, sino a Renesas e Kapsch (con la partnership italiana di TIM, Autostrade per l'Italia, AVR, Leghorn Group, DataCH, DBA Lab). L'incontro ha l'obiettivo di consentire alle aziende di concordare standard comuni per far dialogare tra di loro dispositivi come computer di bordo, da installare su auto e camion, e unità di bordo strada, da installare sia nelle aree nevralgiche dello scalo portuale labronico che in più punti della superstrada Fi-Pi-Li e del nodo autostradale di Firenze. Si tratta di un network che una volta messo a punto permetterà allo scalo portuale livornese e al sistema viario di riferimento di ricevere e inviare informazioni utili per efficientare tutti i processi legati al trasporto di merci e persone o per risolvere problemi di sicurezza.

«Livorno - ha sottolineato la dirigente Sviluppo e Innovazione dell'Autorità Portuale di Livorno, Antonella Querci - è già all'avanguardia sul fronte dell'innovazione tecnologica. Ecco perché abbiamo molto lavorato per convincere ETSI a svolgere a Livorno i suoi Plugtests, evento annuale finanziato da ETSI e dalla Commissione Europea che finora si è sempre tenuto nel Nord Europa. Oggi il porto può contare su un'ampia rete wireless di ultima generazione che già copre l'intera stazione marittima e su una "Virtual Private Network" che connette lo scalo portuale, le unità di bordo strada e la sala di controllo della Fi-Pi-Li. Ora il passaggio finale è quello di abbattere qualsiasi tipo di barriera fisica, di fare di Livorno un porto free flow».

«Attraverso la partnership con il CNIT e con le altre università ed enti di ricerca - ha aggiunto il commissario straordinario dell'ente portuale Guido Grillo - vogliamo dare seguito alla realizzazione della nostra agenda digitale sulle soluzioni standard individuate a livello europeo. Riteniamo premiante il fatto di essere stati selezionati da ETSI e dall'European Road Transport Telematics Implementation Co-ordination Organisation (ERTICO) per questa campagna di sperimentazione su larga scala interamente finanziata dalla Commissione Europea. Ora si tratta di procedere lungo questa strada. Livorno mira a raccordarsi alla strategia di innovazione del territorio, perseguita da Regione Toscana: vogliamo realizzare un'unica piattaforma logistica e di trasporto da offrire a cittadini ed imprese a livello europeo ed extra-europeo e questo evento dimostra che possiamo farcela».

PER IL 25 NOVEMBRE LA "CONVENTION" DI LIVORNO E MASSA CARRARA

Confindustria e la rivoluzione portuale

LIVORNO - Il titolo magari potrà sembrare altisonante, ma la realtà dei fatti gli da ragione. Così se Confindustria Livorno-Massa Carrara intitola "25 anni fa la rivoluzione" la convention annuale che organizza per la mattinata di venerdì 25 novembre al teatro Goldoni di Livorno, qualche ragione ce l'ha certamente. Ci sono tre date che rappresentano altrettante

(segue in ultima pagina)

Alberto Ricci

La rivoluzione portuale

tappe della rivoluzione portuale: il 1991, quando la sentenza sulla siderurgia Gabrielli e gli interventi del Tar Toscana aprirono una certa competitività sulle banchine; il 1994 quando entrò in vigore la legge 84 sulla riforma dei porti; e infine il 2016, cioè l'oggi, con la Riforma della Riforma, peraltro appena avviata e in attesa di entrare davvero nel concreto.

Il programma dei lavori della convention sarà dettagliato nei prossimi giorni. E' già stata assicurata la presenza del viceministro delle Infrastrutture e Trasporti senatore Riccardo Nencini, e dovrebbero partecipare anche alcuni dei protagonisti del percorso delle varie fasi della riforma, compresi i senatori livornesi Altero Matteoli e Marco Filippi che sono stati, su opposte sponde, tra i proponenti e i relatori del testo della 84/94 e dell'attuale "rivoluzione".

La Nazione Livorno

La Confcommercio riparte dalla sede La cerimonia del taglio del nastro

Dal sottosegretario Silvia Velo al presidente nazionale Sangalli

– LIVORNO –

BAGNATISSIMA dalla pioggia scrosciante, e quindi secondo le vecchie superstizioni molto fortunata, la nuova sede di Confcommercio Livorno è stata inaugurata ieri con una presenza nazionale di categoria importante, quella del presidente nazionale dell'associazione Sergio Sangalli, e l'altrettanto importante presenza del governo centrale con il sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo. Pazienza per le due assenze altrettanto importanti - e significative nella vana attesa di una loro scelta per il presidente del porto - quelle del ministro Delrio e del presidente della Regione Rossi, che peraltro avevamo previsto. Per la Regione c'erano i consiglieri Anselmi e Gazzetti. Per le autorità cittadine il vescovo monsignor Giusti, il sindaco Nogarin, i presidenti della Provincia Franchi e della Camera di Commercio Breda, il presidente della Porto 2000 e segretario generale della Port Authority Provinciali, e numerosi esponenti del mondo politico di oggi e ieri. Al tavolo della presidenza, dopo il taglio del nastro della nuova sede in via Serristori- oltre 2 mila metri quadri di uffici e servizi, che vedranno aprirsi tra breve a fianco la strategica sede della Cassa di risparmi di Milano "Carismi" come sponsor -oltre al presidente nazionale Sangalli, la presidente regionale Anna Lapini, il neo-presidente livornese Alessio Carraresi con la sua vice e vicario Francesca Marcucci e il direttore Franco Marinoni. Consueta ed affollata la liturgia dell'inaugurazione, con il taglio del nastro e poi lo "sfollamento" alla galleria di via Cairoli dove era stato allestito il palco, un maxi-schermo per il filmato istituzionale (praticamente invisibile per l'impossibilità di far buio dal lucernario) e il rinfresco finale. Franco Marinoni, carismatico direttore su cui è gravato gran parte del lavoro per "rifondare" la Confcommercio labronica, ha tenuto banco bravamente. Ha sorvolato sulla crisi della storica associazione, che poco meno di un anno fa aveva costretto Confcommercio nazionale a chiudere la delegazione locale con pesanti sculacciate a tutti gli uscenti. In meno di un anno-si è limitato a ricordare-Confcommercio è risorta dalle sue ceneri come l'Araba Fenice, con numeri davvero significativi: 1.024 aziende associate, oltre 2500 iscritti, un consiglio direttivo efficiente e motivato di quarantenni con la necessaria energia, la piena fiducia degli organi nazionali, confermata dalla presenza degli stessi Sangalli e Lapini che hanno voluto ringraziare e congratularsi.

LA NUOVA sede darà servizi completi, in nome dell'efficienza. E il sindaco Nogarin a sua volta ha colto il saluto che gli è stato rivolto ribadendo il suo impegno e quello della sua amministrazione a cambiare il trend di una città "che sta scommettendo sul suo futuro", nella più aperta collaborazione con tutti coloro che, dalle categorie ai singoli cittadini, vorranno parteciparvi.

INAUGURATA LA SEDE

Grande entusiasmo nella nuova casa di Confcommercio

Il presidente nazionale Sangalli e i vertici regionali elogiano i risultati ottenuti da Carraresi: altri 1.024 soci in pochi mesi

di Enrico Paradisi

LIVORNO

«Da 70 anni, una mano in più alle mani che lavorano». Una voce fuori campo, al termine di un video proiettato nella galleria Cairoli, spiega a una platea straripante di oltre 200 invitati (la Livorno che conta) l'anima di Confcommercio. Ieri, a inaugurare ufficialmente la nuova sede provinciale di Livorno in via Serristori, attiva già da un anno, e che ha preso il posto di un'ala intera di ex uffici del Monte dei Paschi, è stato **Carlo Sangalli**, presidente nazionale dell'associazione. Accanto a lui dopo il taglio del nastro, per una sorta di talk show presentato dal direttore regionale **Franco Marinoni**, il sindaco **Filippo Nogarin** (accompagnato dagli assessori **Paola Baldari** e **Francesco Belais**), **Anna Lapini**, presidente regionale Confcommercio Toscana, il presidente provinciale **Alessio Carraresi** e la suo vice **Francesca Marcucci**. E ancora, **Franco Cova** presidente nazionale del Centro impresa on line, e **Gianni Anselmi**, in veste di presidente della commissione Sviluppo economico del Consiglio Regionale. Un vero parterre de rois ha partecipato all'inaugurazione, suggellando così il successo dell'associazione di categoria livornese che in meno di un anno è stata capace di raccogliere 1024 soci per un totale di 2500. In prima fila il sottosegretario all'Ambiente **Silvia Velo**, a fianco del vescovo **Simone Giusti**, dei rappresentanti della comunità Ebraica con **Vittorio Mosseri**, il questore **Orazio D'Anna**, il presidente della Camera di commercio **Riccardo Breda**.

Poi vertici militari, **Alessandro Magro** comandante provinciale dei carabinieri, e quello della Finanza **Paolo Borrelli**, il direttore marittimo **Vincenzo Di Marco**. Per le istituzioni, ill sindaco di Collesalvetti **Lorenzo Bacci**, con l'assessore regionale **Cristina Grieco** e il consigliere regionale Pd **Francesco Gazzetti**. Continuando tra gli invitati, il consigliere delegato del Tirreno **Raffaele Serrao** e il capo della Cronaca **Alessandro Guarducci**, con al fianco il segretario generale dell'Autorità Portuale **Massimo Provinciali**. Tra gli altri intervenuti (tantissimi e ci scusiamo se non possiamo citarli tutti: ci fermiamo alle prime file), spunta **Maurizio Strazzullo** segretario generale della Cgil livornese e hanno risposto presente anche le altre associazioni di categoria: Confindustria con il presidente e il direttore **Alberto Ricci** e **Umberto Paoletti**, **Franco Bientinesi** presidente di Confartigianato e **Marco Valtriani** della Cna. Poi ci sono **Gloria Dari** presidente di Spedimar, quello di Asamar, **Enrico Bonistalli** e **Nereo Marcucci** di Confetra. «"E' una sede bellissima che raccoglie tutte le attività alle nostre imprese», ha esordito Lapini raggiante per il traguardo, "splendido", dei 1024 soci raccolti in pochi mesi. Segnale del clima che si respira e della "voglia di fare" della squadra di Carraresi, il quale, nel ringraziare tutti gli artefici di questo successo, ha poi sottolineato il segreto di uno spogliatoio vincente: «Cercare di collaborate tutti insieme è il nostro metodo di lavoro». Tra i numerosi presenti, anche tanti imprenditori, i rappresentanti della giunta di Concommercio e gli esponenti di varie categorie. E nella galleria, si respira un rinnovato ottimismo. «Bello vedere così tanta gente e un kilobyte di nuovi soci», ha detto il sindaco Nogarin, che per l'occasione indossava sotto la giacca la t-shirt "Just do it" (si può fare). «Con i rappresentanti di Confcommercio che è un importante player del cambiamento - ha concluso Nogarin - abbiamo instaurato un dialogo costruttivo anche con diversità di vedute, ma nel rispetto dei ruoli. Spero di lavorare ancora in armonia, cercando di dare nuove opportunità alla città: l'immobilismo è il vero mostro che dobbiamo combattere». Parole che trovano l'apprezzamento di Marinoni: «Col Comune c'è un buon rapporto e la naturale dialettica». Anselmi che ha ribadito come il terziario deve avere lo stesso rango attribuito tradizionalmente alla manifattura, interrogato sul tema di una regione che viaggia a due velocità ha spiegato le linee del piano strategico per la costa, dalla riconversione industriale alle bonifiche e al potenziamento infrastrutturale, guardando però all'area metropolitana Livorno-Pisa da mantenere in asse con quella fiorentina. Dello stesso avviso Marcucci che suggerisce di rivolgere l'attenzione non solo a sud (Grosseto) ma anche a nord verso Pisa, con il suo aeroporto in chiave logistica, ma anche turistica. E a chiudere Sangalli che ha ricordato l'importanza della presenza di Confcommercio che rappresenta il 40% cento del Pil e il 40% dell'occupazione: «Aprire una nuova sede è un segnale di speranza e di fiducia per i nostri imprenditori che vivono ancora momenti di difficoltà, ma Alessio ha le carte in regola per poter continuare a guardare avanti con la stessa fiducia».

Il Tirreno

Senza pilota entro dieci anni

Fritz Kasslatter (Siemens): «Tutti i dati rimarranno anonimi»

LIVORNO

Fritz Kasslatter è di origini altoatesine e lavora a Vienna per la multinazionale tedesca Siemens. Parla benissimo italiano, inglese e tedesco e ha con sé una centralina di rilevazione dati super tecnologica. Un suo prototipo, proprio oggi pomeriggio (ieri per chi legge *ndr*) verrà montato lungo la Fi-Pi-Li, mentre l'uscita sul mercato è prevista nei primi mesi del 2017.

Per ora, lui e la sua squadra, stanno scrivendo sulle interfacce dei computer in codici di programmazione ai più incomprensibili. E come loro, al lavoro, nella Stazione crociere ci sono tantissimi altri ingegneri ed esperti informatici. «Questa centralina – dice orgoglioso Kasslatter, indicando il prodotto di Siemens – utilizza un sistema di connessione più potente del classico Wi-Fi: si chiama ITS-G5. Farà da tramite fra le automobili e i sensori della viabilità».

Fritz Kasslatter con una centralina

Il dispositivo è dotato di quattro antenne esterne e per funzionare deve essere fissato a un palo o a qualcosa di simile. Ha bisogno, naturalmente, dell'energia elettrica. «Le automobili abilitate – spiega Kasslatter – ci possono comunicare in ogni momento la posizione. I dati restano totalmente anonimi: abbiamo discusso a lungo su questo punto e, alla fine, è stato individuato un modo per renderli completamente sicuri da questo punto di vista».

Ma in futuro di cosa avranno bisogno le automobili per muoversi da sole? Sicuramente di un'infrastruttura adeguata, oggi ancora lontana. «In ogni caso – racconta il tecnico altoatesino – i sistemi presenti a bordo sono già abbastanza intelligenti in quanto, oltre al segnale gps, considerano altri parametri come il numero dei giri delle ruote. Il tutto, analizzato nel suo complesso da un computer, crea le condizioni per stabilire con sicurezza la posizione della vettura». Il futuro, grazie alle nuove centraline, si sta comunque avvicinando. «Il gps – conclude Kasslatter – se prende pochi satelliti in città può essere impreciso. Il nostro sistema aiuta le auto, soprattutto in prossimità degli incroci. Fra il 2020 e il 2025 potrebbero crearsi le condizioni affinché si vendano le prime auto a guida automatica». *(s.t.)*

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Finanziamenti nell'area di crisi del livornese

LIVORNO - Arrivano sul territorio i 10 milioni di euro che il Ministero per lo Sviluppo Economico mette a disposizione attraverso l'avviso pubblico per la selezione di iniziative imprenditoriali da realizzarsi nell'area di crisi industriale complessa dei Comuni di Livorno, Collesalvetti e Rosignano Marittimo.

"In Provincia - sottolinea il presidente Alessandro Franchi - furono presentati i risultati della call promossa da Invitalia proprio per attivare l'interesse degli investitori in vista del bando ministeriale e i dati sulle proposte progettuali inviate da piccole, medie e grandi imprese, misero in luce la volontà di

(segue in ultima pagina)

Area di crisi del livornese

investire in questi territori. Con la pubblicazione del bando - aggiunge Franchi - si dà il via definitivo al programma di reindustrializzazione dell'area livornese, con risorse concrete e spendibili, che, unite a quelle già garantite dalla Regione con il bando per i protocolli di insediamento, auspico possano dare la spinta giusta per la ripresa produttiva ed occupazionale del territorio".

* * *

Ecco nel dettaglio le modalità tecniche per aderire al bando di Invitalia:

Beneficiari: Tutte le società di capitali, incluse le cooperative e le società consortili.

Le iniziative ammissibili (non inferiori a 1,5 milioni di euro): a) realizzazione di programmi di investimento produttivo e/o programmi di investimento per la tutela ambientale, eventualmente completati da progetti per l'innovazione dell'organizzazione; b) incremento degli addetti dell'unità produttiva oggetto del programma di investimento.

Settori ammissibili: estrazione di minerali da cave e miniere; attività manifatturiere; produzione di energia; fornitura di servizi alle imprese; attività turistico-ricettive.

Nell'ambito delle attività ammissibili sono considerati prioritari questi ambiti: industrie alimentari; fabbricazione di prodotti chimici; fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature); fabbricazione di computer e di prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi; fabbricazione di macchinari ed apparecchiature; fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; fabbricazione di altri mezzi di trasporto; altre industrie manifatturiere; riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature; produzione di energia elettrica; fornitura di vapore e aria condizionata; attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali; magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti; alloggio; attività di direzione aziendale e di consulenza gestionale; attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi ed analisi cliniche; ricerca scientifica e sviluppo; altri servizi di sostegno alle imprese.

Tipologie: le agevolazioni sono concesse in forma di contributo in conto impianti, di contributo diretto alla spesa e di finanziamento agevolato.

Il finanziamento agevolato concedibile è pari al 50% degli investimenti ammissibili; il contributo in conto impianti e l'eventuale contributo diretto alla spesa sono complessivamente di importo non inferiore al 3% della spesa ammissibile.

Modalità e termini di presentazione delle domande: Le domande potranno essere presentate a partire dalle ore 12.00 del 6 febbraio 2017 fino alle ore 12.00 del 7 marzo 2017 ad Invitalia su appositi modelli reperibili su www.invitalia.it. Nella sezione "Invia la domanda" è disponibile una guida dettagliata per la compilazione della domanda.

SilverSea scalo record a Livorno

LIVORNO - Mercoledì scorso si è festeggiato lo scalo della nave "Silver Wind" al porto di Livorno per la 215ª toccata delle navi del gruppo **(segue in ultima pagina)**

SilverSea scalo record

crocieristico dal lontano 1998.

La compagnia Silver Sea Cruises si è sempre contraddistinta per l'esclusività e per il lusso di un prodotto crociera di altissimo livello ed ha sempre scelto Livorno ed i nostri servizi, continuando a rappresentare un gradito e speciale cliente "con il quale i rapporti di collaborazione e rispetto reciproco sono stati alla base di ogni stagione crociere che di anno in anno si è susseguita senza mai interrompersi".

Così è stata organizzata per il gruppo SilverSea una giornata speciale: la mattina alle ore 11, dopo la partenza degli ospiti per le escursioni una cerimonia alla nave alla presenza delle autorità locali con scambio di crest celebrativi all'interno della Sala Ferretti della Fortezza Vecchia di Livorno ed una conferenza stampa con cocktail di saluto.

Nel pomeriggio, a partire dalle ore 18.30 Porto di Livorno 2000 ha organizzato un concerto con musiche di Pietro Mascagni all'interno dei locali suggestivi dell'ipogeo della Fortezza Vecchia, in Sala Canaviglia.

Gli ospiti della SilverWind sono stati accolti da un aperitivo a base di prodotti tipici della Toscana in occasione del quale hanno visitato il monumento, simbolo della città.

Alle 19 si è svolto il concerto in Sala Canaviglia dove si sono esibiti più di 50 musicisti dell'Ensemble Bacchelli.

La Gazzetta Marittima

SUL COMPLICATO TEMA DELLE CONCESSIONI DEMANIALI IN PORTO

Guerra dei rinfusi a Livorno (e intanto il Tar boccia Scotto)

Respinta dal tribunale amministrativo l'istanza per la Cotunav mentre avanza l'ipotesi di una "comparazione" tra le due offerte in competizione per i rinfusi

Roberto Alberti

FIRENZE - Ricorso respinto e spese compensate tra le parti in ragione della complessità delle questioni trattate: con una sua nota l'Autorità portuale di Livorno ha comunicato che il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana (sezione seconda) ha dato ragione all'Autorità Portuale respingendo le motivazioni che il 9 marzo scorso avevano portato la società Scotto e l'agenzia marittima Austral a chiedere l'annullamento del provvedimento con il quale, un mese prima, il commissario Gallanti aveva negato alla società concessionaria della banchina 42 del lato sud del Molo Italia, l'autorizzazione a svolgere stabilmente operazioni portuali a servizio della Cotunav, titolare di una linea di traffico dalla Tunisia con due navi traghetto che trasportano, per due volte alla settimana, sia merci rotabili che container.

Il Tar si è basato su due punti: l'uno riguarda il Piano Regolatore del Porto, che non può essere disatteso in nome di un generico richiamo al principio di concorrenza. Per il Tar il PRP delinea infatti le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo del porto, prevedendo una precisa distinzione funzionale delle aree e conseguendo migliori livelli di efficienza nella movimentazione delle merci in arrivo e in partenza. La Port Authority agirebbe insomma - sottolinea la sentenza - in nome di un interesse generale che non può essere limitato in funzione del richiamo ai principi di concorrenza o a quello, desumibile dall'art. 41 della Costituzione, del diritto di iniziativa economica privata.

L'altro aspetto ha anche vedere con il concetto di merce varia, che non può essere considerato "un ombrello che valga come autorizzazione a fare qualunque cosa": il Tar riporta che nel concetto di merci varie non possono essere ricomprese anche quelle rotabili, per la sostanziale differenza esistente tra loro. "Il traffico rotabile - scrivono i magistrati - necessita di apposite aree dedicate ed appare logico, per una migliore efficienza nel loro trattamento, che queste vengano concentrate in aree portuali dedicate ed opportunamente attrezzate".

Fin qui la sentenza. E c'è già chi s'interroga su quanto possa valere il dettame uscito dal Tar di Firenze anche sulle ripetute richieste - appoggiate dal sindaco di Livorno Nogarin ma non solo - per una concessione sul molo Italia al terminalista Lucarelli.

Intanto, in attesa che si definisca

Federico Barbera

l'assetto della "governance" del porto di Livorno, si sta intensificando lo scontro sullo sbarco dei rinfusi tra il Tco presieduto da Roberto Alberti e il nuovo soggetto Ltt presieduto da Federico Barbera. Dal Tco è partita per l'Autorità portuale una lettera ufficiale che riallacciandosi alle indicazioni del piano regolatore portuale chiede la concessione della radice della sponda est della Darsena Toscana, sulla quale esiste già una domanda di concessione da parte dell'Ltt di Barbera. Anche il personale del Tco si è messo in agitazione dopo le ultime notizie secondo le quali ci sarebbe a palazzo Rosciano una ipotesi di "comparazione" tra le due offerte che viene considerata pericolosa per i posti di lavoro. Dall'Ltt si è già replicato, sul tema, sostenendo che se la concessione sulla sponda est dovesse essergli assegnata, garantirebbe la piena assunzione di tutto il personale del Tco. Ma la tensione sale.

NELL'ULTIMA SEDUTA DEL COMITATO PRESIEDUTO DA GALLANTI

L'Authority livornese ha varato il bilancio preventivo 2017

Sarà un "anno ponte" per la piena attuazione del piano regolatore portuale - Gli investimenti e il programma triennale delle opere da realizzare

LIVORNO - Un presunto avanzo di cassa di 51,8 milioni, un risultato economico netto di 5,7 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine dell'anno prossimo dimagrirà di 6,3 milioni, passando da 37,1 a 30,8 milioni di euro. Sono i numeri del bilancio di previsione 2017 dell'Autorità portuale illustrato in comitato portuale dal dirigente amministrativo dell'Apl, Simone Gagliani ed approvato dal comitato stesso.

«La fine del 2016 - ha detto il commissario Giuliano Gallanti - coincide con il termine di questa gestione dell'Autorità Portuale di Livorno in vista dell'ormai prossima costituzione dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale. In questi anni, sia grazie sia a una oculata politica di bilancio che ad una coraggiosa politica degli investimenti e della regolazione delle attività portuali, il porto ha recuperato posizioni importanti nello scacchiere nazionale e mediterraneo. Consegno alla futura amministrazione un porto migliore di come l'ho trovato sei anni fa».

Soffermandosi sul bilancio di previsione 2017 Gallanti ha rimarcato che "non può che essere un documento contabile ispirato a principi di cautela e di ordinaria amministrazione, concentrato sulla prosecuzione degli investimenti infrastrutturali già previsti nei vigenti strumenti di programmazione". «Il 2017 - ha sottolineato - è un anno ponte tra quanto fatto in termini di ammodernamento e recupero dei traffici e quanto ancora c'è da fare, a partire dalla piena attuazione del Piano Regolatore Portuale».

Le spese per investimenti

Giuliano Gallanti

Per proseguire lungo la strada ormai tracciata e per riportare a Livorno sviluppo economico ed occupazionale, l'Autorità Portuale intende spendere per l'anno che viene 28,8 milioni di euro per la realizzazione di opere infrastrutturali e la manutenzione straordinaria del porto: mediante risorse proprie, saranno spesi 10 milioni di euro per le attività propedeutiche alla realizzazione della Piattaforma Europa e 2,2 milioni e mezzo per attività di dragaggio varie (1 mln per la Darsena Calafati e 1,5 mln per la Darsena n.1). Attraverso il mutuo acceso con la BEI verranno poi spesi 2,1 mln di euro per la costruzione del nuovo magazzino per cellulosa in zona M-K; 3,5 mln per le attività di approfondimento dei fondali prospicienti i pontili 12 e 13 e 2,8 per il dragaggio della nuova Darsena Petroli. Verranno poi promossi investimenti importanti per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie sulla sponda est della Darsena Toscana (500 mila euro); per la connettività tra il porto e l'interporto (400 mila euro). Infine, 2 mln di euro saranno impegnati per le opere di manutenzione straordinaria di strade e banchine. Oltre alle spese per investimenti (uscite in conto capitale), si prevedono spese correnti per 16,2 mln di euro.

Le entrate

Le entrate correnti sono iscritte per 26,8 mln di euro. La Port Authority prevede di incamerare per il 2017 16,8 mln di euro dalle tasse portuali (11 mln) e dalle tasse di ancoraggio (5,5 mln). Mentre verranno incamerati 8 mln di euro grazie ai canoni demaniali. A queste si aggiungono le entrate in conto capitale per circa 1,2 mln di euro.

Il Programma Triennale delle opere pubbliche

Oltre al bilancio di previsione è stato approvato il programma triennale 2017/2019 delle opere pubbliche. Dal quadro delle risorse emergono impegni di spesa nel triennio per 126,2 milioni di euro. Per il 2017 risultano investimenti per 26 milioni, per il 2018 e 2019 ci sono 100 mln a disposizione, più o meno divisi in parti uguali tra i due anni.

Il nuovo numero massimo delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali

Nel corso della riunione il Comitato Portuale ha anche adottato la delibera concernente la determinazione del numero delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali. Per il 2017 rimarrà inalterato il numero massimo dei soggetti autorizzabili: saranno 20 le imprese che potranno svolgere le operazioni portuali, e otto quelle abilitate a svolgere i servizi portuali.

Porti: Livorno;Authority, approvato il bilancio previsione 2017

Risultato economico netto di 5,7 milioni

(ANSA) - LIVORNO, 10 NOV - Un presunto avanzo di cassa di 51,8 milioni, un risultato economico netto di 5,7 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine dell'anno prossimo diminuirà di 6,3 milioni, passando da 37,1 a 30,8 milioni di euro. Sono i numeri illustrati dal dirigente amministrativo dell'Autorità portuale di Livorno, Simone Gagliani, e riportati nero su bianco nel bilancio di previsione per l'esercizio finanziario del 2017, approvato oggi dal Comitato portuale. "La fine del 2016 - ha detto il commissario dell'Authority livornese, Giuliano Gallanti - coincide con il termine di questa gestione dell'Autorità portuale di Livorno in vista dell'ormai prossima costituzione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. In questi anni, sia grazie sia a una oculata politica di bilancio che ad una coraggiosa politica degli investimenti e della regolazione delle attività portuali, il porto ha recuperato posizioni importanti nello scacchiere nazionale e mediterraneo. Consegno alla futura amministrazione un porto migliore di come l'ho trovato sei anni fa". Oltre al bilancio di previsione è stato approvato il programma triennale 2017/2019 delle opere pubbliche. Dal quadro delle risorse emergono impegni di spesa nel triennio per 126,2 milioni di euro. Per il 2017 risultano investimenti per 26 milioni, per il 2018 e 2019 ci sono 100 mln a disposizione, più o meno divisi in parti uguali tra i due anni.(ANSA).

I CONTI DI PALAZZO ROSCIANO

Quasi 30 milioni di investimenti sul porto nel 2017

LIVORNO

Un presunto avanzo di cassa di 51,8 milioni, un risultato economico netto di 5,7 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine dell'anno prossimo dimagrirà di 6,3 milioni, passando da 37,1 a 30,8 milioni di euro. Sono i numeri illustrati dal dirigente amministrativo dell'Apl, **Simone Gagliani**, e riportati nero su bianco nel bilancio di previsione per l'esercizio finanziario del 2017, approvato dal Comitato Portuale.

«La fine del 2016 - ha detto il commissario Giuliano Gallanti - coincide con il termine di questa gestione dell'Autorità Portuale in vista dell'ormai prossima costituzione dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale. In questi anni, sia grazie sia a una oculata politica di bilancio che ad una coraggiosa politica degli investimenti e della regolazione delle attività portuali, il porto ha recuperato posizioni importanti nello scacchiere nazionale e mediterraneo. Consegno alla futura amministrazione un porto migliore di come l'ho trovato sei anni fa».

L'avvocato dei moli si è poi soffermato sul bilancio di previsione 2017: «E' un anno ponte tra quanto fatto in termini di ammodernamento e recupero dei traffici e quanto ancora c'è da fare, a partire dalla piena attuazione del Piano Regolatore Portuale».

Le spese per investimenti. Per proseguire lungo la strada ormai tracciata, l'Autorità Portuale intende spendere per l'anno che viene 28,8 milioni di euro per la realizzazione di opere infrastrutturali e la manutenzione straordinaria del porto: mediante risorse proprie, saranno spesi 10 milioni di euro per le attività propedeutiche alla realizzazione della Piattaforma Europa e 2,2 milioni e mezzo per attività di dragaggio varie (1 milione per la Darsena Calafati e 1,5 milioni per la Darsena 1). Attraverso il mutuo acceso con la Bei verranno poi spesi 2,1 milioni per la costruzione del nuovo magazzino per cellulosa in zona M-K; 3,5 per le attività di approfondimento dei fondali prospicienti i pontili 12 e 13 e 2,8 per il dragaggio della nuova Darsena Petroli. Verranno poi promossi investimenti importanti per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie sulla sponda est della Darsena Toscana (500 mila euro); per la connettività tra il porto e l'interporto (400 mila euro). Infine, 2 milionbi saranno impegnati per le opere di manutenzione straordinaria di strade e banchine. Oltre alle spese per investimenti (uscite in conto capitale), si prevedono spese correnti per 16,2 milioni.

Le entrate. Le entrate correnti sono iscritte per 26,8 milioni: la Port Authority prevede di incamerare per il 2017 16,8 milioni di euro dalle tasse portuali (11 milioni) e dalle tasse di ancoraggio (5,5). Mentre verranno incamerati 8 milioni grazie ai canoni demaniali.

Le vasche di colmata, radice della futura Darsena Europa

Il Tirreno

Il porto punta sull'Arabia Saudita

Missione dell'Authority a Gedda. Segnali per il progetto della maxi-Darsena

LIVORNO

Mentre il porto di Rotterdam va all'attacco del mercato italiano con un "business event" che ha calamitato una clientela selezionata a un faccia a faccia riservatissimo all'hotel Barcelò Milan, l'Authority livornese – guidata da Giuliano Gallanti con **Massimo Provinciali** segretario – va al contrattacco puntando a sud. Lo fa cercando l'occasione per «e di aprire delle corsie privilegiate di cooperazione con la comunità economica e marittimo-portuale dell'Arabia Saudita.

La riprova? La missione nel porto saudita di Gedda, che movimenta più di 4 milioni di teu ogni annui, quanto basta per farne uno dei primi 35 porti del mondo nel settore dei traffici container. L'occasione è stata l'edizione numero 12 del Trans Middle East Event, un "conclave" importante per chi opera nei traffici marittimi del Medio Oriente.

Le vasche di colmata: qui sorgerà la Darsena Europa (Marzi Pentafoto)

A distanza di quattro mesi da quando Palazzo Civico ha organizzato a Livorno un incontro puntando alla realtà degli Emirati (Fujairah), adesso l'Authority sbarca per la prima volta a presentarsi in uno scalo dell'Arabia Saudita. Da sottolineare, secondo riferisce Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale labronica, che da parte araba si era l'espressa volontà di voler incontrare alcuni specifici porti: «Oltre a Livorno era presente solo il porto di Barcellona tra gli scali occidentali», dice **Francesco Ghio**, che in Authority lavora alla direzione promozione e studi.

«Si è trattato di un primo passo verso una realtà poco conosciuta», aggiunge Roberto Lippi, responsabile dell'ufficio promozione dell'Authority **Roberto Lippi**, che racconta l'incontro con il direttore del porto di Gedda, il comandante **Abdullah bin Awad Al Zamli**, e il presidente dell'Autorità dei porti sauditi, **Nabil Mohammed Al Amudi**.

Inutile dire che a Palazzo Rosciano si coglie il destro per ricordare che «particolare interesse ha suscitato il progetto relativo alla Piattaforma Europa, specialmente da parte di **Iain Rawlinson**, direttore commerciale di Gulftainer, uno dei maggiori terminal operator privati con sede negli Emirati Arabi Uniti ed interessi in tutto il mondo». Ghio spiega che Rawlinson si è mostrato «molto interessato al progetto» e si è meravigliato che non avesse avuto un'adeguata presentazione nei principali centri deltrasporto marittimo mondiale.

PROTAGONISTA Cristiano Lucarelli al timone dell'omonimo terminal

LA BATTAGLIA DOMANI LA PRESENTAZIONE

Asso nella manica di Lucarelli Pronto nuovo piano d'impresa

SUL COMBATTUTO fronte del porto, c'è chi vince, chi s'arrende ma c'è anche chi invece di lasciare, raddoppia. O quasi. E' di pochi giorni fa l'accurata e disperata lettera dei lavoratori dell'impresa portuale di Cristiano Lucarelli; suonava a morto, per la mancata concessione almeno temporanea della banchina sud del molo Italia. Di più: i dipendenti, esasperati da quella che ritengono una disattenzione (o peggio) dell'Autorità portuale, hanno anche bloccato a inizio settimana un traghetto della Tirrenia, ex cliente passato ad altri. Uno scontro duro, con lo spettro della chiusura. E invece ecco che dal cilindro dell'ex giocatore, oggi allenatore in Sicilia, esce un nuovo coniglio. Domani alle 15 all'hotel Rex, Cristiano Lucarelli in persona presenterà quello che ha già annunciato come un "nuovo, importante piano d'impresa". Con forti investimenti, forte radicamento sul porto e specialmente con un forte socio di livello nazionale. Mistero sul suo nome: anzi, Lucarelli fa capire che non desidera al momento uscire da dietro le quinte. Ma darà tutte le garanzie necessarie.

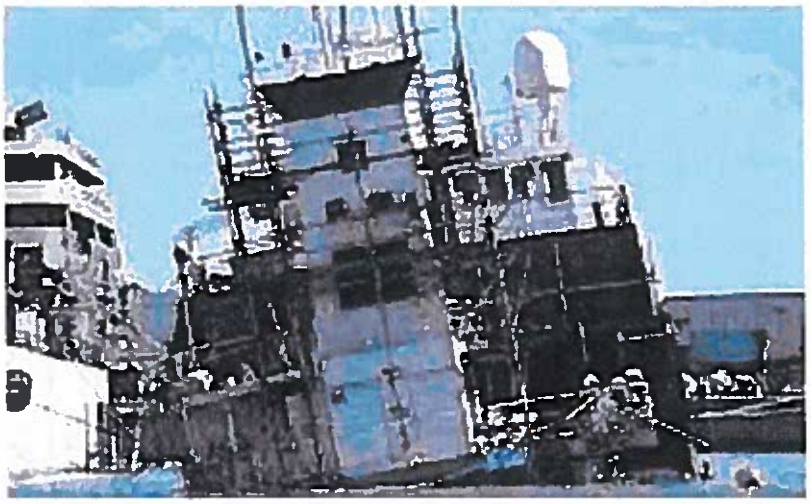
FIN QUI la notizia. Cha apre a qualche considerazione. Il fallimento di due convocazioni del comitato portuale proprio sul "caso Lucarelli" ha confermato che il mondo delle banchine non sono favorevoli a concessioni anche temporanee in deroga a quanto indicato dal piano regolatore. E citano il caso di Cotunav, la compagnia tunisina che invano la Scotto aveva chiesto di allocare sul molo Italia. Dalla parte di Lucarelli s'è schierato il sindaco Nogarin: in difesa dei posti di lavoro ma anche come dimostrazione dello scarso feeling con il segretario dell'Authority Provinciali, considerato oggi il vero regista. Lucarelli ha sparato più volte a palle incatenate: denunciando anche che l'Authority ha speso di recente 70 mila euro per trasferire sul molo Italia il pontone che poteva farlo sbarcare, senza poi farlo utilizzare. Insomma, un maxi-spreco? Chissà che qualcosa possa cambiare con il nuovo piano d'impresa.

A.F.

La Nazione Livorno

Grande bacino di carenaggio Sarà operativo... Tempi lunghi

Difficoltà per il sopralluogo: struttura pericolante



IL CROLLO Il bacino galleggiante crollo causando la morte di un operaio che si trovava a bordo della nave Urania

L'incidente

IL SOPRALLUOGO all'interno del relitto è indispensabile, secondo i periti del tribunale, per accertare sia le cause del sinistro sia quelle dell'incidente che costò la vita a un operaio. Ma i locali, per mesi allagati, sono ormai deteriorati e c'è il rischio di farsi male

– LIVORNO –

SONO QUASI infinite le difficoltà che si stanno frapponendo alla rimessa in funzione del bacino di carenaggio galleggiante. Il "Mediterraneo" è stato riportato a galla e i tecnici del cantiere Benetti hanno riparato le principali falle: ma il complesso è ancora bloccato dal sequestro della magistratura perché i tecnici incaricati della perizia sul sinistro non sono ancora riusciti ad entrare nel relitto della navetta oceanografica che l'ha causato. Il sopralluogo all'interno del relitto è indispensabile ma le condizioni del relitto sono tali per cui ai primi tentativi di entrare è stato necessario fermarsi: i locali, per mesi allagati, sono ormai deteriorati e c'è il rischio di farsi male. Così sta per cominciare una seconda fase: quella della messa in sicurezza di un percorso all'interno del relitto. In questi giorni sono allo studio varie alternative: poi provvederanno i vigili del fuoco con una squadra di tecnici della Benetti e forse del cantiere Montano, sotto la cui supervisione si ebbe il disastro. Solo quando sarà completata l'ispezione del relitto si potrà rimuoverlo. E sono ancora in ballo varie ipotesi: tagliarlo a pezzo in loco, per poi spostarne i navi settori con una gru; sollevarlo tutto insieme, utilizzando il pontone "Italia" dell'impresa Neri, in grado di fare l'operazione in una volta sola; oppure trainarli sul piazzale della Benetti, e demolire. Appare chiaro ormai che il bacino "Mediterraneo" rimarrà bloccato ancora a lungo. Le ipotesi più ottimistiche parlano di suo possibile rientro in servizio entro la prossima primavera. Sarà difficile poterlo riutilizzare prima di due anni dall'affondamento: un tempo che sotto gli aspetti tecnici è considerato incredibilmente lungo, ma che ha trovato da parte della magistratura la giustificazione con la necessità di appurare sia le cause dell'affondamento, sia quella della morte dell'operaio. Per il cantiere Benetti la non disponibilità del "Mediterraneo" rappresenta un pesante danno.

L'AD ingegner Vincenzo Poerio ha in programma una serie di vari che dalla prossima primavera impegneranno il cantiere in costose trasferte su speciali pontoni a Genova, per utilizzare quei bacini; come è stato fatto con il mega-yacht "Lionheart" di 90 metri. E anche la gara per la gestione dei bacini è bloccata da più di un anno in attesa che il "Mediterraneo" torni in efficienza. Un'altra delle troppe irrisolte del porto.

A.F.

L'Informatore Navale

Livorno: Il 16 e il 17 novembre, la due giorni della Port Authority dedicata all'Innovazione e dei porti di prossima generazione

All'Auditorum della Camera di Commercio si riunisce il gotha dell'industria. Le tecnologie del futuro, le sfide dell'innovazione e la logistica 4.0

E il 17 novembre, dalle 9.00 alle 11.00, presso la Stazione Crociere (Piazzale dei Marmi).Dimostrazione sul campo per testare le tecnologie del domani

SPIN_2016_ita

Livorno, 14 novembre 2016 – Un innovativo modo di controllare la mobilità attraverso sensori posti sui veicoli e sulle infrastrutture. Due settimane di sperimentazioni tecnologiche nei pressi della Stazione Crociere, con cento postazioni allestite da cinquanta imprese di caratura mondiale (come Siemens, NEC, Cohda Wireless, NXP Philips, Renesas, Kapsch), e una due giorni di convegni, la "Sea Port Innovation Conference" (SPIN 2016), organizzata a cavallo tra il 16 e il 17 novembre, a conclusione delle attività tecniche che permettono l'integrazione di dispositivi di bordo veicolo, unità di bordo strada, sale radio, sistemi informativi, attraverso tecnologie ICT di ultima generazione (gli ETSI ITS Plugtests™).

A Livorno si guarda al futuro, al lavoro, alle tecnologie emergenti e alle prospettive di una industria 4.0 applicata al trasporto. A parlarne, durante la Spin Conference, saranno attori rilevanti come Ericsson, Maersk, Costa Crociere, CERN, ETSI, ERTICO, T-Systems, I-TRI, Portnet, Dba Lab, Autostrade per l'Italia, a dimostrazione del forte interesse che la comunità nazionale ed internazionale ha su questi temi. Le danze si apriranno il 16 novembre, a partire dalle ore 15. All'auditorium della Camera di Commercio si accenderanno i riflettori sulla logistica 4.0 e sulle proposte per un'alleanza strategica tra porti, ricerca e imprese. La SPIN Conference si articolerà in tre sessioni tematiche. Una, dedicata alle tecnologie emergenti e ai porti di prossima generazione, si terrà subito dopo l'apertura dei lavori, e in due ore, dalle 16 alle 18, permetterà ad ospiti internazionali e ad esperti di settore di affrontare temi legati alla comunicazione wireless e all'internet del futuro. Il giorno successivo, il 17 novembre, dalle 11.30 alle 13.30 e dalle 14.30 alle 16.30, verranno ospitate, sempre all'auditorum dell'Ente Camerale, le altre due sessioni: rispettivamente, una dedicata ai porti e alla logistica 4.0, un'altra focalizzata sulle Autorità di Sistema Portuale e sulle sfide della governance della innovazione.

Il 17 novembre, inoltre, dalle 9.00 alle 11.00, presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno (Piazzale dei Marmi), è stata organizzata una dimostrazione sul campo per presentare sul campo i risultati raggiunti nei giorni scorsi con le tecnologie validate durante gli ETSI ITS Plugtests. In occasione della live demo sarà possibile interagire con le imprese partecipanti presso gli info point appositamente allestiti. L'evento SeaPort Innovation 2016 è stato realizzato dall'Autorità Portuale, in partnership con il CNIT, con il supporto della Regione Toscana e quello di due enti europei di primo livello: l'European Telecommunications Standards Institute (ETSI), organismo di standardizzazione no-profit con 800 membri da 66 paesi e la European Road Transport Telematics Implementation Co-ordination Organisation (ERTICO), partnership di oltre 100 aziende ed istituzioni che si occupano di ITS.

L'Informatore Navale

BLU NAVY: "FORTI PERPLESSITA' SUGLI SLOT PER L'ELBA"

La posizione della compagnia in merito all'assegnazione delle fasce orarie per i traghetti per i prossimi 4 anni sulla linea marittima Portoferraio-Piombino

Portoferraio (LI), sabato 12 novembre2016 – Blu Navy ha ricevuto nella serata di giovedì 10 novembre l'ordinanza n. 13/16 con cui l'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, ha assegnato alle compagnie di navigazione interessate gli "slot" (ovvero le fasce orarie disponibili per gli scali dei traghetti) per le prossime quattro stagioni sulla linea marittima fra Piombino e Portoferraio, nell'Isola d'Elba.

L'ordinanza è al vaglio della compagnia e Blu Navy si riserva la possibilità di mettere in atto ogni azione ai fini di tutelare gli interessi propri e dell'utenza.

Blu Navy tuttavia esprime fin d'ora con forza la propria assoluta contrarietà all'operato della commissariata Autorità Portuale che in tal modo, di fatto, **congelerebbe fino al 2021 (!) la situazione attuale**, con il numero degli slot rimasto invariato a 44, bloccando i piani di sviluppo più volte espressi – come la volontà di portare una seconda nave sulla tratta, in aggiunta alla *"Acciarello"* (che, terminato il servizio nel canale dell'Elba lo scorso 16 ottobre, riprenderà a essere impiegata nella primavera 2017), e di operare anche nella stagione invernale.

La compagnia ritiene che la situazione creatasi, di fatto **mantenga una condizione di monopolio acclarato durante la stagione invernale ed un monopolio "controllato" durante la stagione estiva**, e ciò a discapito delle esigenze più volte espresse con forza sia dai turisti che dai residenti e dal traffico commerciale, impedendo un ulteriore sviluppo del porto di Piombino.
Desta inoltre forti perplessità il fatto che un ente in attesa di imminenti modifiche strutturali, come risultato della riforma nazionale del sistema portuale, **pianifichi in modo del tutto inusuale per ben quattro anni (finora la pianificazione avveniva su base annuale !) l'attività su una materia così delicata**, peraltro senza alcuna considerazione delle legittime istanze avanzate da un operatore già esistente e contravvenendo ai provvedimenti emessi dall'Autorità Antitrust. Questa pianificazione, oltretutto, va in senso esattamente opposto agli indirizzi espressi da una circolare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dello scorso settembre, **che invitava le autorità portuali in via di cessazione a non prendere provvedimenti eccedenti l'ordinaria amministrazione o che potessero impegnare le scelte future** delle costituende "Autorità di Sistema Portuale" previste dalla riforma.

Blu Navy continuerà a battersi con ogni mezzo e in ogni sede per proseguire, ed accelerare, il suo percorso di crescita, convinta che una reale ed aperta concorrenza possa portare beneficio sia agli utenti che agli operatori stessi.

* Bloccare lo sviluppo di una societa' privata, contrariamente alle altre per ben quattro anni, ha dell'assurdo.Nel golfo di Napoli,quando la Caremar imperava, gli armatori privati si "difendevano" ricorrendo a richieste alle corse bis da presentare in Capitaneria in carta da bollo. E venivano sempre accontentati. Ogni anno, si effettuavano riunioni, per definire il piano accosti per i traghetti,aliscafi,jet e catamarani per l'anno successivo. Congelare i collegamenti, come e' avvenuto, a Piombino per ben 4 anni e' da folli. E non c'e' rispetto nemmeno per il lavoro svolto dal MIT retto dal Ministro Delrio che con la nuova riforma portuale ha di fatto azzerato l'Autorita' Portuale di Piombino (commisariata) e che lascia al successore una situazione difficile da sbrogliare. Mi rivolgo anche a quell' imprenditore che sputa addosso a tutto e a tutti, salvo poi ad erigersi come il salvatore dei marittimi.Dimenticando di avere avuto navi come "El Rancho" ed il "Corral" con equipaggi da Torre di Babele e con paghe ridicole,perche' a poppa issavano bandiera panamense.

In questo caso, i marittimi ed amministrativi di Blu Navy non possono contare su uno sviluppo,degno di questo nome, dell'azienda in cui lavorano ? Con i tre milioni e passa di passeggeri l'anno, in quel di Piombino potrebbero "sopravvivere" o svilupparsi la Blu Navy ed altri operatori. E' l'utente e non le Capitanerie che devono premiare e far sviluppare gli imprenditori.Suggerisco alla Blu Navy,prima di imbarcarsi in una lunga ed estenuante guerra legale, di recarsi prima alla Procura della Repubblica. Sono passati 25 anni dal mistero della "Moby Prince"...

* gennaro scotto pagliara

TRAGHETTI » LA "GUERRA" DEGLI SLOT

Blu Navy attacca l'Autorità Portuale

«Grande contrarietà per una scelta che blocca i nostri piani di sviluppo. Tuteleremo i nostri interessi e quelli dell'utenza»

di Luigi Cignoni

PORTOFERRAIO

Forti perplessità della compagnia marittima Blu Navy sull'assegnazione, da parte dell'Autorità portuale di Piombino, degli "slot" (cioè bande orarie) per le prossime quattro stagioni sulla linea Piombino-Portoferraio. All'indomani della presa di posizione dell'associazione degli albergatori elbani (detengono una quota di minoranza all'interno della Blu Navy), attraverso la quale gli imprenditori elbani si auguravano che si realizzasse il più presto possibile l'avvicendamento interno all'Autorità portuale in modo tale che, con il cambio degli interlocutori, si potesse riaffrontare meglio il tema della concorrenza sui porti, la reazione della compagnia privata non si è fatta attendere. Ed è molto dura.

Arrivando anche ad affermare di "riservarsi la possibilità di mettere in atto ogni azione ai fini di tutelare gli interessi propri e dell'utenza". In pratica, il programma degli "slot" fino a tutto il 2020 a favore delle compagnie restano 14. Come lo era nel 2016. Questo significa che la richiesta che era stata formalizzata da Blu Navy di aumentare le coppie di corse durante il periodo estivo, è stata respinta dall'Autorità portuale. La compagnia di navigazione privata aveva giustificato la richiesta portando motivazioni legati alla sicurezza della manovra di ormeggio e all'impossibilità di programmare accosti ai cosiddetti scivoli, utilizzati fino alla scorso anno. Se la richiesta fosse stata invece accolta, avrebbe comportato per Blu Navy l'utilizzo del secondo traghetto sulla tratta Piombino-Portoferraio. Invece ecco l'ordinanza che Blu Navy dice di aver ricevuto nella serata di giovedì 10 novembre che in pratica mantiene, salvo una leggera rimodulazione delle fasce orarie, lo status quo degli ultimi anni e i precedenti equilibri tra le varie compagnie di navigazione. «Esprimiamo fin d'ora - si legge nel comunicato emesso dalla compagnia - con forza la nostra assoluta contrarietà all'operato della commissariata Autorità Portuale che in tal modo, di fatto, congelerebbe fino al 2021 la situazione attuale, bloccando i piani di sviluppo più volte espressi, come la volontà di portare una seconda nave sulla tratta, in aggiunta alla Acciarello (che, terminato il servizio nel canale dell'Elba lo scorso 16 ottobre, riprenderà a essere impiegata nella primavera 2017), e di operare anche nella stagione invernale».

«Con questa decisione - continua il comunicato - si viene a creare una condizione di monopolio acclarato durante la stagione invernale e un monopolio controllato durante la stagione estiva. Ciò a discapito delle esigenze più volte espresse con forza sia dai turisti sia dai residenti e dal traffico commerciale, impedendo un ulteriore sviluppo del porto di Piombino». Inoltre Blu Navy manifesta forti perplessità per il fatto che un ente in attesa di imminenti modifiche strutturali pianifichi in modo del tutto inusuale per ben quattro anni (finora la pianificazione avveniva su base annuale) l'attività su una materia così delicata. «Senza alcuna considerazione delle legittime istanze avanzate - aggiunge - da un operatore già esistente e contravvenendo ai provvedimenti emessi dall'Autorità Antitrust». Questa pianificazione, secondo la compagnia, andrebbe in senso esattamente opposto agli indirizzi espressi da una circolare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dello scorso settembre, che invitava le autorità portuali in via di cessazione a non prendere provvedimenti eccedenti l'ordinaria amministrazione o che potessero impegnare le scelte future delle costituende Autorità di Sistema Portuale previste dalla riforma. «Blu Navy - conclude la nota - continuerà a battersi con ogni mezzo e in ogni sede per proseguire e accelerare, il suo percorso di crescita, convinta che una reale e aperta concorrenza possa portare beneficio sia agli utenti sia agli operatori stessi».

«Noi, penalizzati dall'ordinanza» Blu Navy critica la Port Authority

«Slot, negato lo sviluppo alla nostra conpagnia di navigazione»

– PORTOFERRAIO –

BLU NAVY è perplessa sugli slot per l'Elba. Ecco la posizione della compagnia in merito all'assegnazione delle fasce orarie per i traghetti per i prossimi 4 anni sulla linea marittima Portoferraio-Piombino. «L'ordinanza è al vaglio della compagnia – afferma la società – e Blu Navy si riserva la possibilità di mettere in atto ogni azione ai fini di tutelare gli interessi propri e dell'utenza. Blu Navy tuttavia esprime fin d'ora con forza la propria assoluta contrarietà all'operato della commissariata Autorità Portuale che in tal modo, di fatto, congelerebbe fino al 2021 la situazione attuale, con il numero degli slot rimasto invariato a 44, bloccando i piani di sviluppo più volte espressi - come la volontà di portare una seconda nave sulla tratta, in aggiunta alla "Acciarello" (che, terminato il servizio nel canale dell'Elba lo scorso 16 ottobre, riprenderà a essere impiegata nella primavera 2017), e di operare anche nella stagione invernale».

IL TRAGHETTO
La nave «Acciarello» della compagnia Blu Navy

«LA COMPAGNIA – prosegue la società – ritiene che la situazione creatasi, di fatto mantenga una condizione di monopolio acclarato durante la stagione invernale ed un monopolio "controllato" durante la stagione estiva, e ciò a discapito delle esigenze più volte espresse con forza sia dai turisti che dai residenti e dal traffico commerciale, impedendo un ulteriore sviluppo del porto di Piombino. Desta inoltre forti perplessità il fatto che un ente in attesa di imminenti modifiche strutturali, come risultato della riforma nazionale del sistema portuale, pianifichi in modo del tutto inusuale per ben quattro anni (finora la pianificazione avveniva su base annuale!) l'attività su una materia così delicata, peraltro senza alcuna considerazione delle legittime istanze avanzate da un operatore già esistente e contravvenendo ai provvedimenti emessi dall'Autorità Antitrust. Questa pianificazione, oltretutto, va in senso esattamente opposto agli indirizzi espressi da una circolare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dello scorso settembre».

IL PUNTO
Per i prossimi quattro anni i 44 approdi attuali

ShipStore VENDITA CONTAINERS

informARE
italiano français english español deutsch
11 novembre 2016 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto 21:15 GMT+1

ShipStore VENDITA CONTAINERS

Notizie

11 novembre 2016

ABB
Power and productivity for a better world™

esp europea servizi terminalistici your port operator in Sicily

Nel terzo trimestre i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta hanno movimentato 4,5 milioni di tonnellate di merci (-0,5%)

Il traffico dei crocieristi è stato di 951mila passeggeri (+4,7%)

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è rimasto pressoché stabile essendo stato pari a 4,5 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -0,5% rispetto al volume di traffico movimentato nel periodo luglio-settembre del 2015. Le merci varie sono ammontate a 1,7 milioni di tonnellate (+6,6%), di cui 1,5 milioni di tonnellate di rotabili (+8,4%), 159mila tonnellate di merci in container (+17,8%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 16mila teu (+0,4%) e 33mila tonnellate di altre merci varie (-52,7%). Le rinfuse solide sono calate del -7,7% a 1,4 milioni di tonnellate, incluse 1,2 milioni di tonnellate di carbone (-9,6%), 63mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi (-18,3%), 14mila tonnellate di fertilizzanti (+27,9%), 16mila tonnellate di prodotti chimici (-0,3%) e 116mila tonnellate di altre rinfuse solide (-0,9%). Le rinfuse liquide sono diminuite del -0,8% a 1,3 milioni di tonnellate.

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico dei passeggeri è risultato in aumento, con un +14,7% dei passeggeri di linea e un +4,7% dei crocieristi attestatisi rispettivamente a 1,1 milioni e 951mila persone.

Nei primi nove mesi del 2016 il sistema portuale laziale ha movimentato un totale di 12,7 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +2,8% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Le merci allo sbarco sono state pari a 10,1 milioni di tonnellate (+1,4%) e quelle all'imbarco a 2,6 milioni di tonnellate (+8,3%). Globalmente le merci varie sono ammontate a 4,3 milioni di tonnellate (+4,9%), di cui 3,7 milioni di tonnellate di rotabili (+6,1%), 163mila tonnellate di carichi containerizzati (+13,3%) totalizzati con una movimentazione di container pari a 52mila teu (+6,2%) e 12mila tonnellate di altre merci varie (-38,3%). Il volume totale delle rinfuse solide è aumentato del +4,6%% a 4,4 milioni di tonnellate, di cui 3,5 milioni di tonnellate di carbone (+0,6%), 159mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi (-9,6%), 263mila tonnellate di minerali grezzi, cementi e calci (+102,7%), 44mila tonnellate di fertilizzanti (-26,6%), 54mila tonnellate di prodotti chimici (+15,7%) e 368mila tonnellate di altre rinfuse solide (+21,1%). Il traffico delle rinfuse liquide, costituito da prodotti petroliferi raffinati, è stato pari a quasi 4,0 milioni di tonnellate (-1,4%).

Nei primi nove mesi di quest'anno i passeggeri dei traghetti sono stati 1,6 milioni (+15,6%) e i crocieristi 1,8 milioni (+2,4%).

Corriere del Mezzogiorno

La crociera degli scambisti

NAPOLI Prima nelle case di lusso della Napoli-bene, poi nei club a cinque stelle per vip. E ancora una coppia di scambisti che si confessa. E infine il lusso di serate a tema nei sexy ristoranti e quello in una crociera organizzata nel Mediterraneo per "swingers" e single pronti ad essere scelti per i giochi erotici.

Il viaggio nel mondo variegato delle «coppie aperte» termina poi con il car sex: gli scambi di coppia in strada. Ventidue le vie a Napoli dove auto si affiancano ad altre auto in cerca di brividi proibiti.

In alto mare Una nave, interamente prenotata, per il primo evento di crociera hot per coppie e single. Il titolo del viaggio: «passioni in crociera». Nel giro di due mesi i posti disponibili sono stati polverizzati e da Napoli e provincia partiranno 230 coppie. Ecco l' ultima frontiera di chi ha voglia di vivere emozioni diverse, in otto giorni di relax particolare su una nave a completa disposizione di coppie emancipate «che vogliono incontrare nuovi amici», come è scritto nella pagina Facebook dedicata al tour. Spettacoli hot e in maschera, scambi di coppia «blindati», single sorvegliati a vista che possono entrare nei giochi solo se autorizzati dalle coppie che lo richiedono.

Fiumi di champagne, cibo raffinato, musica ad alto volume anche in piena notte. E poi spettacoli, spogliarelli, musical, e ballerine di lap dance. La nave diventerà un vero e proprio club di scambisti in mare aperto. La partenza è prevista per il 20 febbraio da Civitavecchia e la nave approderà nei porti di Palermo, La Valletta, Barcellona, Marsiglia, Genova per ritornare poi a Civitavecchia.

Vietato ai minori Un evento unico nel suo genere vietato ai minorenni: le iscrizioni sono riservate ai maggiori di 21 anni. Prima della prenotazione è necessario compilare una scheda nella quale occorre elencare l' orientamento sessuale, il numero di persone che si desidera avere in cabina, se si è single o no, se si preferiscono ragazzi soli o donne sole. I prezzi variano in base alla tipologia di cabina scelta.

Se si è in coppia: 450 euro a persona, per i single, poco più di 700 euro. La vendita delle cabine, affidate ad una società con sede a Caltanissetta, è stata esaurita nel giro di pochissime settimane. Gli organizzatori poi hanno pensato ad una sorpresa a luci rosse: «In crociera avremmo tra gli ospiti la bellissima pornostar Pamela De Boni e per il più fortunato ci sarà la possibilità di condividere la cabina con lei per tutta la durata del viaggio».

La cena hot Poppea, Cassio, Gianni e Zaira. Due coppie di scambisti hanno deciso di creare il primo ristorante sexy per scambisti, con serate a tema e cibo afrodisiaco. Alle falde del Vesuvio, ad Ercolano,

si può cenare e flirtare, conoscere nuove persone. È un' associazione, un club a numero chiuso, per coppie e single: si può entrare richiedendo una tessera di inscrizione e versando la quota annuale di 15 euro. Poi di volta in volta si è invitati agli eventi. Si cena, per esempio, in lingerie, o anche nudi. Si può assaggiare frutta sul corpo di modelle e modelli invitati dagli organizzatori. Attorno ai tavoli, che possono ospitare ottanta persone al massimo e solo su prenotazione, ci sono divani dove le coppie possono appartarsi e socializzare. Lo staff che serve i clienti fa parte del contesto: sono soci e scambisti che lavorano in cucina o servono ai tavoli.

L' ultima festa organizzata è stata quella di Halloween, con maschere al volto e pochissimi vestiti indossati.

Sexy bar Questa sera ci sarà il sexy bar: abiti succinti, fiumi di alcool, danze a luci soffuse. Ma ci sono state feste bondage e sadomaso, o per omosessuali e transessuali. In estate la struttura si trasforma in un centro per naturisti, blindata all' esterno e totalmente libera all' interno.

Le vie dell' incontro C' è un posto in città dove la notte è un' alcova a cielo aperto per scambisti. È il piazzale davanti all' ippodromo di Agnano. Ci sono alberi, in inverno cala la nebbia, è poco trafficato. Il posto ideale per poter ottenere ciò che si vuole. È quello il luogo migliore per poter praticare lo scambio di coppia. Ci sono siti specializzati che lo recensiscono con il commento di esperienze dirette. «Posto molto frequentato. Occorre solo aspettare girare, restare con i fari accesi e qualcosa accadrà».

E quel qualcosa viene spiegato subito dopo. «Eravamo in auto con la luce dell' abitacolo accesa. Si è avvicinata un' altra auto.

All' interno una lei alla guida e un lui. Si sono fermati. Lei ha sorriso e allora abbiamo aperto la portiera e sono iniziate le danze». Sono oltre 200 i commenti al «piazzale di Agnano» e tutti dello stesso tenore. «Se siete single siate rispettosi», racconta un altro utente. Un altro posto è viale Raffaello al Vomero. Una traversa che si trova subito dopo la Esso venendo da piazza Fanzango. La parte alta della strada è molto isolata. Li si appartano sia coppie che non vogliono essere disturbate, sia coppie che amano esibirsi. «Avevo il cappotto ed ero nuda sotto, mio marito guardava mentre in due si divertivano». A Pianura è gettonato il parcheggio della stazione della Cumana. Occorre entrare, tenendo la stazione sulla sinistra. Bisogna poi proseguire fino in fondo: lì c' è un piazzale poco illuminato e riservato. Al Vomero, c' è ancora via D' Antona, una traversa di via Pietro Castellino. Alla fine della strada un po' stretta c' è un posto molto isolato. La zona però è più per guardoni che per scambisti. Ma non finisce qui: il parcheggio dello stadio di Marano; il piazzale davanti al cimitero di Caserta; il parcheggio dell' Ipercoop di Casalnuovo, quello dell' Ikea (anche se di notte gira la vigilanza); alla stazione della Cumana di Licola Mare; in una traversa di via Argine e in via Brecce a Sant' Erasmo.

Fazzoletti bianchi Ma come fanno le coppie esibizioniste e scambiste a farsi riconoscere in strada? Come fa un single a capire se l' altra coppia vuole giocare o solo farsi guardare? Ci sono due modi. Appuntamenti sulle chat e sui siti a numero chiuso, oppure, ed è il modo più frequente, con i messaggi in codice. Ci sono pagine Facebook specializzate dove potersi scambiare esperienze, e perché no, prendere appuntamenti. Basta dimostrare la propria «credibilità» - che si ottiene con recensioni a favore - e indicare il modello dell' autovettura con la quale si arriverà. A quel punto occorre aspettare il momento giusto.

«Il car-sex è come una partita a scacchi», scrive sul proprio profilo personale una delle coppie più gettonate della pagina Facebook «scappatella Napoli e dintorni». Ed è proprio così. Da single in auto è difficile riuscire ad attirare l' attenzione ma basta andare in coppia che parte il via vai di auto. Ad Agnano c' è chi si affianca, guarda all' interno e va via. Chi prova a scambiare una chiacchiera. Chi passa alle vie di fatto. I messaggi da lanciare sono tre. Luce accesa nell' abitacolo: quasi sempre si tratta di coppie che amano farsi guardare. Fari lampeggianti accesi: si tratta di singoli in attesa di essere invitati dalla coppia. Sono quelli che girano con le auto e si affiancano. A volte si tratta di semplici «guardoni». Fazzoletto bianco al finestrino: sono scambisti che cercano scambisti. Il sesso, quasi sempre si consuma all' aperto. Difficilmente ci si sposta dalla zona dove si rimorchia.

IN COLLABORAZIONE TRA COMUNE E AUTORITÀ PORTUALE

A Salerno è in gara la riqualificazione del Manfredi

L'intervento renderà più fruibile il waterfront in collegamento con la nuova stazione crociere

SALERNO - Si apre la gara per la riqualificazione della storica banchina del Molo Manfredi nel Porto Commerciale del Comune di Salerno; area quanto mai strategica nelle logiche di sviluppo territoriale poste in essere dall'amministrazione comunale e dall'Autorità Portuale di Salerno, in quanto cerniera ideale tra la nuova Stazione Marittima, l'intervento urbanistico che ha fulcro nell'edificio Crescent e la città.

Finalità dell'intervento è quella di rendere l'area formalmente idonea a divenire sede del *Polo Crocieristico* e funzionalmente atta a fungere da raccordo tra il mare e la città, agevolando la mobilità e la sosta dei flussi turistici e crocieristici che interesseranno il Molo Manfredi.

In particolare, gli interventi previsti nel progetto di riassetto formale e funzionale del Molo Manfredi sono finalizzati alla recente entrata in funzione della Stazione Marittima.

L'Autorità Portuale di Salerno, di concerto con l'amministrazione comunale del capoluogo, ha, dunque, ritenuto di avviare le azioni necessarie a rendere l'argomentata area quale *trait d'union* tra il mare e la terra ferma e tali da garantire l'accessibilità e la leggibilità del luogo destinato a divenire un'importante porta della città di Salerno.

L'aumento dei flussi turistici legato al nuovo polo crocieristico, rende inoltre urgente una separazione più netta tra gli attuali percorsi pedonali e carrabili, al fine di garantire una migliore fruibilità per i bus ed una maggiore sicurezza ai pedoni.

La Stazione Marittima, progettata dalla compianta Zaha Hadid - unitamente al prolungamento del Molo Manfredi - ha la finalità di sviluppare il comparto della crocieristica mediante la predisposizione di una banchina interamente dedicata all'accoglienza delle navi da crociera, in modo tale da offrire l'accesso al Porto di Salerno nel circuito degli scali crocieristici del Mediterraneo ed alle opportunità di sviluppo che da esso deriverebbero.

L'area del Molo Manfredi oggetto d'intervento è attualmente priva di organicità e di un assetto funzionale che riesca ad imprimerle dei caratteri riconoscibili; al contempo, essa mostra chiari i segni di una chiusura rispetto alla città, ponendosi come un'area avulsa dal contesto urbano e storico in cui si inserisce.

Per quanto innanzi, il progetto propone l'attuazione di una serie di azioni miranti alla riqualificazione dell'area in oggetto, mediante la messa in opera dei seguenti interventi:

- la sostituzione delle pavimentazioni esistenti con pavimentazione in materiale lapideo o a verde per le zone del piazzale ed in basoli originali recuperati sul posto per i percorsi carrabili esistenti, oltre alle aree rivestite in asfalto, cemento e resina in continuità con i materiali delle aree in aderenza;
- la realizzazione di finiture di raccordo tra la pavimentazione da realizzare nel piazzale e quella della Piazza della Libertà, del Crescent e della Stazione Marittima;
- il riassetto dell'area a parcheggio pubblico e ad uso della Capitaneria di Porto e dell'Autorità Portuale;
- la risistemazione dei percorsi carrabili di accesso al Molo Manfredi e alla Stazione Marittima;
- la manutenzione straordinaria del sistema di illuminazione del piazzale e della banchina, con la sostituzione dei corpi illuminanti esistenti perché non efficienti e non adeguati alle funzioni dell'area;
- la riprofilatura del filo della banchina al fine di raccordarlo, da un punto di vista estetico e funzionale, agli interventi sulla banchina prospiciente la stazione marittima e sul prolungamento del molo Manfredi;
- la ripavimentazione e la realizzazione di strutture ombreggianti leggere ed amovibili nel tratto di raccordo tra il molo Manfredi ed il molo di Levante;
- la manutenzione straordinaria dell'attuale sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

Grande soddisfazione - ha detto il presidente uscente Annunziata - per questa ulteriore perla, decisiva per il grande, definitivo sviluppo delle crociere nella città di Salerno.

La stessa area sarà il prolungamento del lungomare, una passeggiata in un ambiente piacevole, rinnovato con il gioiello della Stazione Marittima.

Il nuovo Piano Regolatore, poi, allungherà di ulteriori 500 mt. il Molo che, complessivamente, potrà accogliere fino a tre - quattro navi e 10.000 crocieristi al giorno.

Nel rendering: la nuova banchina Manfredi.

The MediTelegraph

«Riforma dei porti, ora riempiamola di contenuti»

Bari - L'analisi di Mario Mega, segretario generale del porto di Bari: «La riforma contiene molti spunti positivi ma che in qualche caso non saranno da soli sufficienti per ottenere risultati concreti».

Bari - Terminata la fase del rinnovo della governance dei porti italiani, che mi pare stia durando troppo rispetto a quello che era legittimo attendersi, occorrerà passare a riempire di contenuti le azioni delle nascenti Autorità di Sistema Portuale declinando una riforma che contiene molti spunti positivi ma che in qualche caso non saranno da soli sufficienti per ottenere risultati concreti. L'obiettivo di modificare in parte il core business dell'attività delle Autorità Portuali, estendendolo dal governo dei porti allo sviluppo di un sistema logistico territoriale, in molti casi dovrà essere coniugato con quello di riunificare sotto un'unica organizzazione porti sino a ieri autonomi fra di loro e molto spesso anche in concorrenza. **Questo ultimo aspetto, che per molti appare una vera criticità, ritengo potrà essere invece una forte spinta all'innovazione ed alla crescita che si riuscirà ad affrontarle intelligentemente**. Molte e complesse saranno le problematiche con cui ci si dovrà confrontare tra le quali, non ultima in ordine di priorità, la difficoltà dei territori di ragionare in una visione di area vasta senza condizionamenti dei campanili e delle logiche partitiche e clientelari a cui siamo abituati soprattutto nel nostro Mezzogiorno. La scarsezza di risorse pubbliche da investire, a fronte di una situazione infrastrutturale molto diversificata frutto di decenni di spesa pubblica senza un'unica strategia di sviluppo, renderà molto complicato operare le scelte e soprattutto convincere gli attori coinvolti della loro bontà.

Il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, approvato in via definitiva con il DPCM del 26 agosto 2015, contiene comunque delle indicazioni ed obiettivi che non solo è bene non dimenticare ma che dovranno costituire il punto di partenza condiviso se non si vuole correre il rischio di ritrovarci, mutatis mutandis, ad aver avviato una riforma solo di facciata e non di sostanza. I dieci obiettivi che concretizzano la vision del Piano costituiranno, pertanto, un riferimento costante con cui confrontare la coerenza delle proprie azioni e misurarne il loro impatto.

L'attuazione di ognuno di essi impegnerà le future AdSP in una collaborazione nuova con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che deve anche lui cambiare pelle (e forse organizzazione) per svolgere non più solo il ruolo di vigilante ma anche quello fondamentale di guida del processo verso un sistema portuale nazionale più organico e sinergico di quello attuale. Uno dei metodi di approccio per la costruzione di una efficacia strategia complessiva ritengo sia quello di cercare di abbandonare l'abitudine all'autoreferenzialità, che caratterizza spesso le politiche di sviluppo italiane e quelle della Pubblica Amministrazione in particolare, confrontandosi con quelle che sono le aspettative sia interne al cluster portuale che esterne al sistema nazionale. Questo ultimo aspetto mi pare decisivo atteso che il mondo dello shipping, cui i porti guardano necessariamente per costruirsi un loro ruolo nel sistema logistico, è per definizione globalizzato e segue regole con cui occorre, se non proprio adeguarsi, almeno confrontarsi se si vuole competere. Una di queste è quella di riuscire a dimostrare l'utilità per un operatore globale dell'utilizzo di un sistema portuale-logistico nazionale rispetto ad un altro in termini soprattutto di vantaggi economici. Pensare che esistano altre leve, come per esempio quelle politiche, per spostare il traffico è un grave errore che ritengo abbia costituito la causa principale di molti fallimenti di politiche di investimento pubblico negli ultimi decenni. Tempo fa un importante operatore logistico internazionale mi spiegava che a lui interessa poco sbarcare in porto piuttosto che in un altro, in un Paese rispetto ad un altro, e che quello che conta è quanto gli costa complessivamente spostare la merce dal punto di produzione a quello di consumo. Una valutazione, quindi, strettamente economica di cui non si può non tenere conto se non si vuole correre il rischio di investire risorse in bei progetti ma dalle ricadute risibili. **Il tema della misurazione e della valutazione del divario infrastrutturale e logistico è stato molto sviluppato, per queste motivazioni, negli ultimi anni alla ricerca di metodo di individuazione dell'efficienza logistica dei territori in funzione della specificità dei sistemi produttivi locali, della funzionalità operativa delle infrastrutture e dell'offerta ai reali fabbisogni di mobilità delle merci.** Uno dei più significativi esempi a livello internazionale di valutazione delle perfomance logistiche di un territorio è l'indice LPI Logistics Performance Index elaborato ogni due anni dalla World Bank che mette insieme informazioni finalizzate alla lettura del sistema infrastrutturale in rapporto alla mobilità, al territorio ed al tessuto economico. Il confronto biennale (l'ultimo dato disponibile risale allo scorso mese di lulgio, viene sviluppato confrontando le prestazioni logistiche di 155 nazioni ed è basato su sei parametri: efficienza nel processo di sdoganamento, qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto, facilità a predisporre spedizioni internazionali competitive in termini di prezzo, competenza e qualità dei servizi logistici, capacità di rintracciare e seguire le spedizioni, frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

L'analisi di questo indice per il nostro Paese non può lasciare soddisfatti perché ci pone oltre le prime venti nazioni con un risultato che stride con l'importanza dell'economia italiana ed il suo posizionamento nella top ten mondiale. Ad onor del vero questo indice viene normalmente contestato da alcuni importanti attori della catena logistica italiana che non ne comprendono con esattezza i metodi di rilevazione dei dati su cui viene elaborato. Ma tant'è, il dato è quello anche se a noi non piace. La scarsa efficienza del nostro sistema logistico nazionale, per la verità, non viene messa in dubbio da nessuno ma, seguendo uno dei principali vizi nazionali, si cerca di addebitare sempre agli altri le cause di un insuccesso. Nel contempo, comunque, con questo indice occorre comunque confrontarsi perché i grandi operatori internazionali lo utilizzano fra i parametri alla base delle loro strategie non fosse altro che per la credibilità dell'Istituzione che lo pubblica. Non volendo entrare nel merito dell'indice, quindi, ma utilizzandolo come quadro di riferimento ritengo che sarebbe un buon metodo di lavoro sviluppare le azioni e gli obiettivi proposti dal PNSPL in ogni territorio di riferimento delle AdSP confrontandosi volta per volta con i sei parametri prima richiamati. Ovvio che questa attività dovrà essere svolta ascoltando tutto il cluster portuale-logistico non trascurando il sistema produttivo che dei servizi logistici è l'utilizzatore. **A ggiungo, ma questo per una mia impostazione mentale, che tutto questo dovrebbe scontare una ulteriore analisi dal punto di vista della sostenibilità ambientale e sociale per non ripercorrere, anche in questo caso, molti gravi errori anche del recente passato**. Un approccio completamente diverso, quindi, che dovrà portare le AdSP ad essere più attente alla organizzazione e facilitazione dei transiti delle merci attraverso i porti piuttosto che alla sola realizzazione delle opere. Questo perché quel che dovrà contare sempre di più sarà contribuire al miglioramento dell'efficienza complessiva delle attività logistiche, quindi non solo a quelle prettamente portuali, preoccupandosi anche di aspetti, quali quelli dei transit time, dei collegamenti stradali e ferroviari, della velocità dei controlli oggi troppo spesso ritenuti secondari. Alcuni strumenti operativi su cui si dovrà e potrà contare fin da subito sono già indicati nel PNSPL anche se occorrerà riempirli di significato soprattutto nei casi in cui sarà necessario gestire più porti e cioè, per esempio, il Piano regolatore del sistema portuale (PRSP), il contributo alla digitalizzazione della catena logistica e la creazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA). La pianificazione urbanistica portuale è divenuta, negli ultimi anni, una delle principali resistenza allo sviluppo dei porti per la complessità delle procedure ed i soggetti coinvolti. L'innalzamento del quadro di interesse, che diventa sovracomunale ed in qualche caso addirittura sovraregionale, rischia di complicare ulteriormente le cose a meno che non si riesca con intelligenza e la collaborazione delle Regioni a trovare delle forme di pianificazione più snella con valore sicuramente strategico anche se non operativo. La stessa forma dei Piani Regolatori dei singoli porti, inoltre, dovrà essere forse aggiornata se si vogliono assicurare tempi di risposta certi e veloci alle richieste dei traffici.

Non è possibile che in ogni fase di pianificazione oltre che in quella di progettazione si debba ricominciare da zero nella valutazione degli impatti, nelle verifiche, nelle acquisizione dei pareri. Occorrerà, in sostanza, costruire dei percorsi che assicurando momenti di controllo certi da parte sia degli Enti che dei cittadini poi consentano di pervenire alla realizzazione delle opere con certezza di tempi oltre che di risultato senza i quali qualsiasi impegno da parte di investitori privati, soprattutto stranieri, appare più un'utopia che una ipotesi.

La velocizzazione della circolazione delle informazioni sia all'interno del porto che tra il porto ed il mondo esterno, poi, potrà essere ottenuta con la creazione in ogni AdSP di un efficiente Port Community System che dialoghi efficacemente con i sistemi informativi sia delle altre Istituzioni pubbliche che degli operatori privati oltre che, ovviamente, con quelli delle altre modalità di trasporto. PCS che dovranno essere calibrati su ogni realtà per tenere conto della specificità dei processi da gestire ma nell'ambito di una standardizzazione dei dati condivisa a livello nazionale senza cui il concetto di interoperabilità resterà una sola espressione di principio. Il SUA, invece, dovrà divenire lo strumento per semplificare al massimo tutte le procedure autorizzative in porto necessarie agli operatori economici per lo svolgimento delle loro attività procedendo preliminarmente alla loro reingegnerizzazione, con il coinvolgimento decisivo dei Comuni e delle Regioni per gli aspetti autorizzativi edilizi, per poter eliminare i troppi appesantimenti burocratici ancora presenti, retaggio di un passato di cui non riusciamo a liberarci. Una visione d'insieme completamente diversa dal passato, quindi, che metta al centro dell'azione quotidiana la ricerca delle migliori soluzioni, possibilmente anche al minor costo possibile, per agevolare lo svolgimento dei traffici assicurando la più ampia flessibilità rispetto alle mutevoli esigenze del mercato. Ma questi saranno solo alcuni dei "cantieri" da aprire al più presto non dimenticando quello principale, ma comunque strettamente interconnesso, del consolidamento dei traffici esistenti (la cui volatilità in certe tipologie è sempre più evidente) e dell'intercettazione di nuovi in una competizione che non dovrà più guardare all'ambito nazionale ma spingersi verso orizzonti sempre più ampi. **Nei porti ci sono tutte le risorse necessarie per avviare questa nuova fase ma occorre che vengano messe a sistema in maniera sinergica coinvolgendo adeguatamente i diversi attori, sia pubblici che privati, e rapportandosi intelligentemente con il mondo esterno che, molto spesso, viaggia a velocità di un ordine di grandezza maggiore rispetto alla nostra.** Solo in questo modo la riforma potrà avviarsi con decisione supportando i territori in una nuova fase di sviluppo indispensabile per superare la crisi strutturale che sta mortificando la nostra società italiana facendola arretrare sempre di più nel panorama internazionale.

The MediTelegraph

Truffa nel porto di Molfetta, a giudizio il senatore Azzollini

Bari - Il gup del Tribunale di Trani Francesco Messina ha rinviato a giudizio 42 persone, fra le quali il senatore Antonio Azzollini, nell'ambito del procedimento sulla presunta maxitruffa da circa 150 milioni di euro legata alla costruzione del nuovo porto di Molfetta.

Bari - Il gup del Tribunale di Trani Francesco Messina ha rinviato a giudizio 42 persone, fra le quali il senatore Antonio Azzollini, nell'ambito del procedimento sulla presunta maxitruffa da circa 150 milioni di euro legata alla costruzione del nuovo porto di Molfetta. Il processo inizierà il prossimo 1 marzo dinanzi al Tribunale collegiale di Trani. Tramite il suo legale, l'avvocato Felice Petruzzella, il senatore Azzollini,**all'epoca dei fatti sindaco di Molfetta, ha rinunciato alla prescrizione per un capo d'imputazione di minaccia aggravata, l'unico già prescritto.**

Al termine dell'udienza preliminare il giudice ha prosciolto da ogni accusa uno dei 45 imputati per i quali la Procura aveva chiesto il rinvio a giudizio, **l'allora segretario generale del Comune di Molfetta Michele Camero e ha stralciato per difetti di notifica la posizione di altri due imputati, all'epoca revisori dei conti, rinviando gli atti alla Procura. Gli imputati, tra i quali dirigenti comunali, imprenditori e 5 società**, saranno processati per i reati, a vario titolo contestati, di associazione per delinquere, falso, abuso d'ufficio, truffa, frode in pubbliche forniture, rifiuto di atti d'ufficio, violazioni ambientali e paesaggistiche, minaccia a pubblico ufficiale, concussione per induzione. Secondo l'accusa Azzollini avrebbe appaltato nel 2007 i lavori per la costruzione della diga foranea e del nuovo porto commerciale per 72 milioni di euro. Costo lievitato poi a 147 milioni per gli interventi di bonifica dei fondali da migliaia di ordigni bellici inesplosi. Gran parte dei finanziamenti pubblici, ritiene la Procura, sarebbero poi stati distratti dal Comune che li avrebbe utilizzati per far quadrare i conti del bilancio cittadino.

Secondo i magistrati il senatore Azzollini è stato il promotore dell'associazione per delinquere che ha dirottato su Molfetta, e poi distratto, centinaia di milioni di euro di denaro pubblico. Del presunto gruppo criminale avrebbero fatto parte anche Vincenzo Balducci, ex dirigente comunale ai lavori pubblici, e Giorgio Calderoli, procuratore speciale dell'impresa Cmc di Ravenna, capofila dell'Ati che si è aggiudicata i lavori.

Gazzetta del Sud

La società che gestisce lo scalo di Gioia Tauro chiede informazioni agli operai

Porto, tante inchieste penali Mct esamina tutti i lavoratori

I dipendenti stanno compilando e inviando un atto di notorietà con l' indicazione dei carichi pendenti ed eventuali condanne

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Medcenter Container Terminal, società che ha in gestione le banchine del porto, invia una comunicazione a tutti i suoi dipendenti con la quale si chiede di indicare se hanno o meno carichi giudiziari pendenti e/o se hanno subito sentenze penali ormai passate in giudicato. Nel dettaglio è un atto di notorietà da compilarsi da parte di ogni lavoratori e da riconsegnare agli uffici. Un' attività questa che di solito viene espletata prima delle assunzioni ma Mct ha deciso di effettuare una ricognizione generale straordinaria dei portuali. Il motivo di questa operazione che ai più è sembrata strana e che i piani alti dell' azienda terminalista dicono essere «ordinaria amministrazione» pare sia legata ragioni ben più serie.
Mct vuole conoscere nel dettaglio la posizione dei suoi operai perché negli ultimi mesi sono state parecchie le operazioni di polizia che hanno lambito, e in alcuni casi anche interessato direttamente, i portuali in servizio a Gioia Tauro. In particolare sembrerebbe che dopo alcune inchieste della magistratura reggina all' interno del porto vi sarebbero dipendenti "infedeli". Alla luce di ciò Mct ha deciso di procedere a una sorta di screening complessivo. Una sorta di operazione verità che è comunque subordinata alla reale volontà degli stessi lavoratori di comunicare la loro reale ed effettiva situazione con la giustizia penale.
Ma mentre da parte delle organizzazioni sindacali si registra un silenzio su questa vicenda (anche se pare che ufficiosamente siano stati chiesti lumi su questa procedura), allo stato non è dato sapere che cosa farà Med center di queste dichiarazioni. La legge prevede, infatti, l' ipotesi di eventuale sospensione dei lavoratori sono per condanne definitive inerenti gravi reati e con pene superiori a tre anni. Se è effettivamente l' azione è da inquadrare nell' ordinaria amministrazione allora i risultati raccolti serviranno come archivio e come, forse, potenziamento dei controlli e della vigilanza nel piazzale.
In ogni caso, dopo le ultime due operazioni antidroga con addirittura il coinvolgimento degli equipaggi delle navi, si respira un clima teso nello scalo ed Medcenter vuole smarcarsi da ogni sospetto.
Vertenza esuberi Intanto giovedì prossimo i rappresentanti sindacali e i vertici aziendali torneranno a vedersi. Sul tavolo c' è sempre la questione esuberi sulla quale neppure a Roma si è trovato un accordo. L' azienda li aveva abbassati da 442 a 400 ma questa scelta è stata respinta. Adesso, però, non c' è più tempo perché a Roma si deve avviare concretamente l' iter per la costituzione della nuova Agenzia del Lavoro portuale.4.

Porti: opere per stagione di rilancio Golfo Aranci

(ANSA) - GOLFO ARANCI, 12 NOV - Nuova stagione di rilancio per il porto di Golfo Aranci. I vertici dell'Autorità portuale del nord Sardegna hanno visitato i cantieri, oramai chiusi, del secondo porto gallurese. A partire dalla Stazione marittima, intervento fondamentale nel percorso di rafforzamento della continuità territoriale fra Sardegna, penisola italiana e, da quest'anno, Corsica e Francia, oltreché punto di riferimento per nuove attività commerciali ed uffici a sostegno delle attività marittime e tecnico nautiche.

I lavori, iniziati nel novembre 2015 (importo di circa 885 mila euro), hanno riguardato principalmente la ristrutturazione e l'ampliamento. Il completamento dell'intero progetto ha garantito l'allargamento dello stabile di altri 113,5 metri quadrati, incremento di volumetrie necessario all'installazione dei sistemi di security e di un'ulteriore piccola sala d'aspetto per i passeggeri in transito. Opere alle quali, prima dell'estate, è seguita l'installazione di un impianto di illuminazione moderno ed efficiente, controllabile da remoto per garantire un consistente risparmio energetico. A completamento della posa dell'asfalto nei piazzali portuali e la messa in sicurezza dei binari non più utilizzati dalle Ferrovie per il collegamento a mare, proprio alcuni giorni fa, è stata realizzata la nuova segnaletica e sostituita la cancellata dell'area ad accesso ristretto.

"L'immagine del porto - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Authority - che emerge dal sopralluogo è quella di un nuovo biglietto da visita da offrire alle centinaia di migliaia di passeggeri in transito, che a breve potranno contare su una stazione marittima adeguata e funzionale alle esigenze di un porto di valenza nazionale che, quest'anno, segna una crescita del 13% rispetto al 2015, con un totale di passeggeri che, in 10 mesi, si avvicina alle 600 mila unità". (ANSA).

Gazzetta del Sud

L' asse Centristi-Ncd la considera chiusa, Sicilia Futura incontrerà il sottosegretario Lotti

La partita politica dell' Autorità portuale

Il Comune ribadisce la propria posizione: «L' accorpamento con Gioia Tauro scelta migliore»

Sebastiano Caspanello C' è chi considera la partita abbondantemente chiusa, c' è chi invece vuole giocarla fino in fondo. Anche perché, per certi versi, è una partita politica. È la partita Autorità portuale a tenere banco, specie dentro quella ampia alleanza politica ancora in stato embrionale, che a fatica prova a mettere insieme percorsi e opinioni diverse. Sull' Authority, ad esempio, sono nette le contrapposizioni tra l' asse Centristi-Ncd, che da subito ha sposato l' accorpamento con Gioia Tauro, da una parte e Sicilia Futura dall' altra, col Pd tutto sommato spettatore. E cosi continua ad essere. Mentre il presidente dell' Ars Giovanni Ardizzone esulta dopo le dichiarazioni di Crocetta che sembrano aver chiuso ogni ipotesi di proroga dell' attuale Authority, il segretario di Sicilia Futura Salvo Versaci continua a lavorare sottotraccia proprio in quella direzione e, in generale, sull' autonomia gestionale e finanziaria dei porti di Messina e Milazzo. E proprio di questo discuterà martedì a Roma con il sottosegretario Luca Lotti, referente di Sicilia Futura nella Capitale e uomo "forte" nel ministero dei Trasporti guidato da Delrio.

Un appuntamento che fa pensare che, forse, la partita non è ancora del tutto chiusa. Una posizione chiara, in tutto ciò, torna ad esprimerla l' amministrazione Accorinti, attraverso l' assessore che dei rapporti con l' Autorità portuale ha la delega, Sebastiano Pino. «Nel 2014 - ricorda Pino - l' Amministrazione si schierò per l' autonomia di un' Autorità dello Stretto, con Reggio Calabria e Villa San Giovanni, che premiasse, appunto, l' unicità dello Stretto, che conta su riconoscimenti giuridici e legislativi».

Ma ben presto si è capito che quella strada non sarebbe stata praticabile. «Quando poi il Governo ha accelerato sulla riforma - continua Pino - con la finalità precisa di restituire competitività internazionale ad un sistema portuale italiano in crisi, allora è apparso chiaro a molti che un' Autorità di sistema che mettesse assieme Messina, Milazzo e Gioia Tauro potesse essere la più importante non sol o in Italia, ma nel Mediterraneo. Una soluzione che allora mise quasi tutti d' accordo, almeno finché gli armatori privati non iniziarono a spingere verso l' ipotesi Catania -Augusta. In realtà è evidente che l' Autorità con Gioia Tauro si fa preferire, creando un sistema complementare in cui sono rappresentati tutti i settori

dell' attività marittima: crociere e Ro -Ro a Messina, che è il primo porto per transito di passeggeri; i petroli a Milazzo; le merci e i container a Gioia Tauro. Complementarità che può attirare investimenti infrastrutturali importanti, che con Catania, anzi sarebbe meglio dire Augusta, non ci sarebbero stati. Va ricordato che quanto avviene oggi è frutto delle scelte fatte nel 2011, con la definizione dei porti core, che premiò Augusta, Palermo e Gioia Tauro, basandosi sul criterio principale delle merci».
Pino non ha dubbi: «Una volta che il Governo ha deciso di portare avanti la riforma, insistendo sulla dimensione internazionale ed europea, un' Authoritycon solo Messina non avrebbe avuto questa dimensione, su questo sono d' accordo con Ardizzone. E in quest' ottica la scelta migliore non può che essere Gioia Tauro». La battaglia dell' autonomia finanziaria? «Bisogna far valere questo criterio già nel prossimo decreto, perché al momento non è previsto nulla e sarebbe auspicabile avere un supporto amministrativo e giuridico. In ogni caso Messina sarà rappresentata, nel comitato di gestione della nuova Authority, e avrà i mezzi per far valere le proprie prerogative».
In tutto ciò c' è un Piano regolatore del porto che, a prescindere dal futuro, deve concludere il suo iter, iniziato quasi dieci anni fa. L' ultima anomalia: pare che nella procedura in corso a Palermo non sia stato tenuto in considerazione il Patto per la Falce, come segnalato dall' assessore ai Lavori pubblici Sergio De Cola.
Che invece, rispetto alle osservazioni del Genio civile sull' incidenza della Variante di salvaguardia ambientale sul Piano, spiega: «La Variante è relativa ad aree della città non incluse nel Piano del porto. Le due cose sono distinte e separate».3.

Assurdo considerare chiusa la partita dei porti

Lucio D' Amico Considerare chiusa la partita politica sull' Autorità portuale di Messina - Milazzo è quanto di più insensato si possa immaginare.
Non ce ne vogliano i rappresentanti della giunta Accorinti, il presidente dell' Ars Giovanni Ardizzone, iparlamentari Gianpiero D' Alia ed Enzo Garofalo, i docenti e gli esperti che hanno teorizzato in tutti questi mesi la "bontà" dell' accorpamento, "senza se" e "senza ma", con Gioia Tauro. Un conto è ragionare nell' ottica dei grandi sistemi portuali - e in tale direzione è molto più condivisibile la scelta di creare un grande polo portuale dello Stretto con Gioia Tauro interfaccia essenziale, anziché finire con Catania e Augusta -, un conto è assicurare la piena autonomia economico -finanziaria, amministrativa e gestionale dell' Authority. È questo il nodo del contendere e finché non arriverà la certezza assoluta che i progetti avviati non subi.

Considerare chiusa la partita dei porti è quanto di più insensato si possa immaginare.

Considerare chiusa la partita dei porti è quanto di più insensato si possa immaginare. E sembra davvero strano che una consistente parte della classe politica messinese e la stessa amministrazione comunale guidata dal sindaco Accorinti mostrino di aver rinunciato a far valere le istanze della comunità. È proprio in questi giorni, in queste ore, che la partita va giocata con tutte le armi a disposizione, ripartendo dalle richieste che il Pd ha rivolto al suo stesso Governo.
La prima: l' Autorità portuale di Messina e Milazzo ha tutti i numeri per poter aver concessa la proroga, così come si è deciso di fare per Salerno. Se tale opzione dovesse definitivamente tramontare, ci sono margini per garantire la piena autonomia amministrativa dei nostri due porti e il mantenimento delle consistenti risorse finanziarie destinate a progetti e opere di vitale importanza per i nostri territori (Patto per la Falce, riqualificazione della Fiera, porto di Tre mestieri, attuazione del Prg portuale). E nel caso di un immediato accorpamento con Gioia Tauro - è l' ultima richiesta del Pd -, Messina diventi allora sede dell' Autorità di sistema.lPag. 12.

Gazzetta del Sud

Lo strano modo di tutelare le esigenze messinesi da parte della giunta Accorinti

Perdiamo la sede dell' Authority ma Pino si consola col Comitato!

Il presidente della nuova Autorità di sistema avrà forti poteri decisionali

«In ogni caso Messina sarà rappresentata nel Comitato di gestione della nuova Authority e avrà i mezzi per far valere le proprie prerogative». Lo ha affermato l' assessore Sebastiano Pino a nome e per conto della giunta Accorinti. Accontentarsi di una scelta cosi "al ribasso" risponde al principio di tutela delle esigenze della comunità amministrata da parte dei suoi amministratori?

Messina sta rinunciando, per l' ennesimavolta nella storia degli ultimi decenni, a qualcosa di suo. È l' unica Città metropolitana, assieme a Catania, a essere privata della sede e delle prerogative di Autorità portuale. La replica è che lo si sta facendo nel nome di un progetto molto più grande, che grazie all' accorpamento di Gioia Tauro, degli altri porti calabresi e di Messina e Milazzo, nascerà il più forte sistema portuale del Meridione d' Italia. E sono discorsi convincenti, che lasciano prefigurare un futuro di sviluppo al momento considerato solo utopia.

Ma se si guarda all' oggi, e al l' immediato domani, balzano agli occhi solo due dati: Messina non avrà più la suaAutorità e i cento milioni di euro dei bilanci dei suoi due porti rischiano di finire in un indistinto calderone gestito, a Gioia Tauro, dal presidente dell' Autorità di sistema che ha poteri molto più ampi di quelli finora assegnati ai vertici delle vecchie Autorità portuali eche, di fatto, interloquisce soltanto con il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Non c' è nessuno che finora abbia risposto a una semplice domanda: se il presidente della nuova Autorità deciderà di dirottare i fondi destinati alla Falce o alla riqualificazione della Fiera verso uno o più porti calabresi, gli si potrà impedire di farlo? Nessuno ha risposto perché, al momento, non c' è alcuna norma che vieti alpresidente di agire nell' ambito dei suoi stessi poteri.

Far valere le proprie ragioni in seno al Comitato di gestione sembra la consolazione della fiaba classica della volpe e dell' uva. Assessore Pino, lei con il suo sindaco, dovrebbe continuare a battersi in tutte le sedi possibili, non semplicemente accontentarsi nel nome della tanto vagheggiata Area integrata dello Stretto.4(l.d.

)

L' Autorità portuale di Messina-Milazzo scompare definitivamente. Tutti bugiardi.

Editoriale L' Autorità portuale di Messina-Milazzo scompare definitivamente. Tutti bugiardi. Scritto da Pippo Midili il 11 Novembre 2016 . E' bastata una chiacchierata tra "amici" per chiudere definitivamente la storia dolce-amara dell' Autorità Portuale di Milazzo- Messina. Non ci sarà nessuna proroga. Del Rio, colloquiando con Crocetta, è stato categorico. L' autorità di sistema di Gioia Tauro non otterrà proroghe. Alla faccia delle rassicurazioni in senso contrario di alcuni mesi fa dello stesso Del Rio e alle promesse del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio al convegno del Pdr in Sicilia durante il quale Lotti ha dichiarato la certezza della proroga e la sicurezza che, addirittura, il Governo Nazionale avrebbe potuto rivedere il piano delle Autority e prevederne una nuova, quella di Milazzo e Messina appunto. Quanto ci sia da fidarsi di questi uomini di Governo è ormai un fatto concreto. Eppure Milazzo e Messina hanno due Amministrazioni amiche, sia del Governo Regionale che del Governo Nazionale. Trattandosi di Autorità Portuale, le promesse di Crocetta prima e di Del Rio e Lotti poi, si sono rivelate essere promesse da marinaio. C' è chi in questa "trattativa" avrà ottenuto delle rassicurazioni ma che non riguardavano per nulla la permanenza in vita limita o prolungata dell' Autorità Portuale, molto più probabilmente l' esistenza in vita politica di chi avrebbe dovuto difendere gli interessi del territorio. Tutti bocciati. Tutti da cancellare dallo scenario politico. Da chi si è fatto prendere in giro a chi ci ha preso in giro. Da chi scriveva letterine commoventi a Del Rio a chi strappava applausi a scena aperta per l' impegno assunto di lasciare alla Sicilia tre Autorità Portuali. Come avremmo potuto credere a tali baggianate non è dato sapere. La Sicilia che otteneva qualcosa in cambio di niente. La telefonata con Del Rio la conferma Crocetta, nella giornata di ieri a Messina, e lo fa con la faccia di chi vuole scaricare sugli altri la colpa della mancata autorizzazione. Ma Crocetta non è esente da colpe. Anzi. Gli stessi siciliani che hanno applaudito pochi giorni fa il ragazzo prodigio Renzi venuto ad elargire somme per il Patto per la Sicilia (quando e se arriveranno), oggi fischiano Crocetta e Del Rio e battono i piedi come quei bambini privati di un giocattolo ma che smettono di piangere non appena gli si porge una caramella. Ecco, ci hanno dato la caramella e ci hanno tolto il giocattolo. I complimenti sono d' obbligo. Ora dipenderemo dalla Calabria e da una Autorità che lascai qualcosa a Messina e nulla a Milazzo. Il risultato ottenuto con dei Governi amici fa rimpiangere i tempi in cui a Palermo e Roma non ci consideravano nemmeno in forma ufficiale. Perché oggi continuano a non considerarci nemmeno ma ci prendono pure per i fondelli.

In arrivo a Milazzo tre navi da Crociera. Di domenica e lunedì.

Milazzo - cronaca In arrivo a Milazzo tre navi da Crociera. Di domenica e lunedì. Scritto da Milena Cascio il 11 Novembre 2016 . Il lavoro svolto negli ultimi anni tra Autorità portuale e Comune di Milazzo, porta piccoli frutti. Certo, alla luce della notizia della scomparsa dell' Autorità portuale di Milazzo e Messina c' è poco da gioire, ma nel frattempo si prende ciò che di buono sta accadendo.Saranno nove gli scali delle navi da crociera nel porto di Milazzo da ora sino a fine anno. Undici invece nei primi cinque mesi del 2017. In molti casi ad approdare sarà "La Belle de l' Adriatique" che ospita circa 300 passeggeri, ma a fine maggio si tenterà una sperimentazione con "Costa crocie-re" che proporrà il porto di Milazzo alla "Costa Neoriviera" che accoglie quasi 2000 passeggeri. Le prime due navi arriveranno già questa domenica e lunedì. La prima è la "Belle de l' Adriatique" e rimarrà in porto dalle 12 alle 20, la seconda e più grande nave da crociera sarà la "Amadea" con oltre 600 presenze (sosta dalle 8 alle 18) , mentre quella di venerdì 18 sarà in visita nella cittadina milazzese con circa 50 americani che valuteranno l' approdo e le possibili esigenze dell' agenzia or-ganizzatrice, per tentare di inserire anche la città mamertina nel loro circuito turistico. "La Belle de l' adriatique" tornerà a Milazzo tutte le domeniche sino all' 11 dicembre e poi in altre due occasioni, stavolta di giovedì, il 22 ed il 29 dicembre. L' assessorato al turismo, una volta confermate tutte le date si è attivato per garantire l' accoglienza dei turisti con la collaborazione di associazioni, privati, liberi cittadini, commercianti, guide turistiche e anche istituti scolastici. «Auspichiamo e stiamo lavorando in questa direzione - prosegue Piera Trimboli - che queste cro-ciere continuino ad arrivare numerose in maniera tale che si possa conoscere sempre più la nostra città ricca di bellezze naturali e culturali. In tale ottica anche il Castello sarà aperto e visitabile». .

Navi da crociera: iniziativa della "Msc"

La compagnia ha promosso una iniziativa rivolta al Comune di Messina e in modo particolare agli operatori commerciali della città

Palazzo Zanca ha ospitat una riunione operativa indetta dall' assessore al Turismo, Guido Signorino, riguardo ad un importante progetto innovativo della compagnia croceristica MSC e coinvolge il Comune di Messina e l' Autorità portuale. All' incontro hanno partecipato, tra gli altri, la dirigente della Soprintendenza di Messina, Grazia Musolino; Cristiana Laurà, responsabile della comunicazione esterna dell' Autorità portuale; Filippo Grasso, esperto dell' Assessorato regionale al Turismo; il consulente dell' assessorato comunale al Turismo, Marco Bellantone; e Massimiliano Giorgianni dell' ufficio Sviluppo Economico. Dal 13 giugno sino al 14 novembre 2017 la nuova nave MSC "Meraviglia", con una capienza di 5.400 ospiti, sosterà a Messina, dalle ore 8 alle 18, per consentire ai passeggeri di visitare la città. In tale prospettiva la MSC, insieme all' ufficio di coordinamento di Messina, ha concesso l' opportunità di avere a bordo della nave un ufficio di destinazione per promuovere e vendere le offerte presenti sul territorio cittadino. Nel corso della riunione, cui hanno preso parte numerosi operatori del settore croceristico ed accoglienza, è stato comunicato quanto concordato con MSC per il 2017 e gli operatori sono stati invitati ad effettuare un primo test il prossimo martedì 15, quando al porto di Messina approderà un' altra nave di MSC. Sabato 12 l' ufficio coordinamento invierà tutto il materiale raccolto all' ufficio ginevrino di MSC, che provvederà a stampare e diffondere sulla nave in approdo in città le varie iniziative cui gli ospiti potranno aderire. "Esprimo soddisfazione - dichiara l' assessore Signorino - per tale iniziativa e per la partecipazione all' incontro di oggi di parecchi operatori a dimostrazione che il percorso avviato in questi mesi per il turismo, ed in particolare per quello da crociera, sta dando frutti concreti per lo sviluppo e l' incremento anche di nuove attività. Insieme all' Autorità Portuale, abbiamo condiviso questa attività di sperimentazione, inizialmente con MSC, che col suo personale presenterà sulle navi una vetrina della città, includendo anche la presentazione di prodotti tipici locali"

Si riparta proprio dalle richieste del Pd

ranno alcuno stop e che le risorse della nostra Autorità portuale verranno investite tutte in favore dei territori di Messina e di Milazzo, allora nessuno potrà e dovrà considerare chiusa la partita.
Finora il Governo nazionale non è riuscito a dare queste certezze.
Verba volant, scripta manent. O si modifica il decreto di riforma oppure si trovano altre soluzioni che, nell' immediato (e dunque non resta che la proroga), diano garanzie assolute circa la realizzazione dei piani di riqualificazione della cittadella fieristica e della Zona falcata, l' attuazione del nuovo Piano regolatore portuale e la costruzione del nuovo porto di Tremestieri con annessa piattaforma logistica. Confidiamo nell' incontro di domani tra Sicilia Futura e il sottosegretario Lotti, vero braccio destro di Renzi, il quale nelle scorse settimane aveva chiaramente lasciato intendere che il Governo avrebbe fatto di tutto per mantenere l' autonomia dei porti di Messina e Milazzo. Qualcuno vuole rassegnarsi alle sconfitte e alle umiliazioni. Noi no.4 «Difendiamo i soldi di Messina e Milazzo»: lo aveva detto il governatore siciliano Crocetta durante la seduta straordinaria di consiglio comunale svoltasi lo scorso 10 novembre a Palazzo Zanca. E in questa stessa direzione si è mosso anche il documento presentato dal Partito democratico, con le tre richieste rivolte al premier Renzi e al ministro Delrio che oggi vanno ricordate e ancor più evidenziate. La prima richiesta che lo stesso partito del presidente del Consiglio dei ministri avanza riguarda la proroga fino a 36 mesi. Su questo punto non può esserci una marcia indietro "a priori" solo perché sembra che il ministero dell' Economia abbia posto il suo voto a deroghe al decreto di riforma della portualità italiana. Perché, a quel punto, il Governo avrebbe il dovere di spiegare il perché la deroga verrà concessa solo a Salerno e non a Messina -Milazzo, cioè a due porti che hanno numeri ancor più consistenti di quelli del porto camano. In subordine, il Pd ha chiesto una proroga di "scopo" e, nel caso della sua mancata concessione, la garanzia assoluta del mantenimento delle risorse finanziarie edel completamento delle procedure per la riqualificazione del quartiere fieristico, del Patto per la Falce e della realizzazione della piattaforma logistica annessa al nuovo scalo portuale di Tremestieri. Non solo: il Pd ha chiesto che Messina sia sede giuridico - amministrativa della nuova Authority. Altrro che partita chiusa!4(l.d.
)

Note di Confindistria e CapitaleMessina

Proroga negata all´Autorità Portuale di Messina

A seguire le note di Confindustria e CapitaleMessina sulla proroga negata all' Autorità Portuale di Messina: Confindustria Messina prende atto della comunicazione data dal Presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta al Consiglio Comunale di Messina di ieri 10 novembre che il Ministro dei trasporti Del Rio non concederà la proroga di autonomia finanziaria e amministrativa all' Autorità Portuale di Messina. L 'esito di questa vicenda è anche la naturale conclusione di un' attività della politica locale che non ha dimostrato la necessaria compattezza nel traguardare l' obiettivo dello sviluppo della portualità del nostro territorio. La riforma del Sistema Portuale nazionale è ormai una realtà, come lo è l' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto. Non possiamo, però, accettare che le modalità di gestione della costituenda Autorità sminuiscano le potenzialità dei nostri porti, nuocendo, peraltro, alla nuova Autorità nel suo complesso. Confindustria Messina ha sempre sostenuto la necessità di specializzare e mettere a sistema la portualità della nostra provincia, costituita dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo e Giammoro. Si tratta di infrastrutture che generano valore e che vanno ulteriormente potenziate e che costituiscono una risorsa portante della nuova Autorità di Sistema Portuale.Perciò evidenziamo l' assoluta necessità che le risorse in capo all' Autorità Portuale di Messina possano concretizzare i programmi e i progetti strategici, in gran parte del tutto già finanziati, quali il porto di Tremestieri, la Cittadella fieristica, la Zona Falcata, il pontile di Giammoro.Il Presidente Crocetta si è impegnato a chiedere l' autonomia finanziaria per i porti di Messina e Milazzo e Confindustria Messina auspica che tale impegno sia mantenuto con la convinta adesione della deputazione messinese. Il documento di CapitaleMessina a firma di Gianfranco Salmeri e Pino Falzea "Ormai i buoi sono scappati, inutile chiudere le stalle! Le dichiarazioni di Crocetta a difesa della sopravvivenza dell' Autorità portuale di Messina arrivano fuori tempo massimo. è difficile, come fa il governatore, immaginare ora l' autonomia finanziaria dei porti messinesi, il Decreto non lo prevede, ci sarà solo un ufficio territoriale portuale a Messina, propaggine decentrata dell' Autorità di Sistema, senza autonomia finanziaria; ed ancora meno realistici ci sembrano eventuali ricorsi in sede giudiziaria per la difesa delle prerogative dello Statuto speciale siciliano. Ormai il danno è fatto: bisognava pensarci prima. E ci dovevano pensare prima coloro che hanno consegnato entusiasticamente gli interessi dei nostri porti

alla subalternità rispetto a quelli calabresi, perché diciamolo chiaramente l' accorpamento non è frutto del destino cinico e baro, ma della scelta consapevole di una parte della classe politica messinese e del disinteresse dell' altra parte. Crocetta, di fatto, si è uniformato a quella che era la volontà dei parlamentari messinesi che lo sostengono a Palermo: non era presente, unico presidente di Regione interessata alla Riforma dei porti, alla conferenza Stato-Regioni di Marzo, ha poi inviato una richiesta di proroga inefficace. Ma non gliene si può fare una colpa: larga parte della classe politica cittadina era per l' accorpamento con Gioia Tauro, ad eccezione di Sicilia Futura, ed il PD fino a ieri perlopiù silente, per cui nell' iter successivo sarebbe stato difficile pensare ad un cambio di rotta da parte del Governo. Ma adesso realisticamente cosa si può fare? Primo, tutta la classe politica, anche gli esponenti favorevoli all' accorpamento, nell' interesse superiore della collettività, dovrebbe intervenire perché si modifichi la norma, introducendo la clausola che preveda che i proventi prodotti dai porti siano vincolati ad investimenti nel territorio di appartenenza. L' impianto della legge, con le sue finalità di rendere il sistema portuale italiano più efficiente e competitivo, non sarebbe per nulla compromesso da tale modifica ed il territorio della Città Metropolitana di Messina, almeno fruirebbe delle risorse prodotte dai propri porti, come è giusto che sia. Stiamo parlando dei 100 milioni della cassa dell' Autorità Portuale di Messina e degli 8 milioni di euro annui incassati da Milazzo e Messina che devono essere spesi nel nostro territorio e non per ripianare il deficit del porto di Gioia Tauro. Secondo, il Presidente della Regione ha già adesso facoltà, d' intesa con il governatore calabrese, di richiedere lo spostamento della sede della futura Autorità di Sistema Portuale in altra città sede di autorità portuale soppressa, ai sensi del comma 3 dell' articolo 7 del Decreto Delrio; dunque sarebbe possibile, trovando una intesa tra le due Regioni, prevedere che la sede amministrativa dell' Authority possa essere Messina. D' altra parte la Regione Calabria, che avrà i maggiori benefici dal punto di vista politico da questo accorpamento (il futuro comitato di gestione dell' Autorità di sistema avrà 3 componenti su 5 di nomina calabrese), potrebbe essere disponibile ad accettare tale proposta. Riteniamo che queste due iniziative, quella della sede, probabilmente dal valore solo simbolico, ma la prima sostanziale, possano essere condivisibili da tutti, sia i contrari che i favorevoli all' accorpamento, uniti per ottenere un risultato utile per la città."

Gazzetta del Sud

Tremestieri, all' alba l' inizio dei lavori

Via al dragaggio degli approdi Intervento da centomila euro

Costi sostenuti da Comet in base al nuovo contratto "in anticipo" sul 2017

Si lavora dall' alba di oggi agli approdi di Tremestieri. Il pontone galleggiante Adriatico dell' impresa Scuttari di Chioggia è arrivato ieri sera alle 23 nel piccolo porto d' emergenza. Proviene da Siracusa ed era il più vicino mezzo di dragaggio a disposizione della società chiamata ad operare dall' Autorità portuale in virtù di un residuo contrattuale di circa 10.000 metri cubi, risalente ad un precedente intervento. Nell' odierna giornata domenicale, dalle 6 alle 23, approdi interamente chiusi.

Da stanotte, per 4-5 giorni, sarà chiuso "solo" il molo esterno La vera novità di questo dragaggio, dall' importo stimato circa 100.000 euro, è che il relativo costo sarà sostenuto dalla Comet, ovvero il gestore dei servizi portuali di Tremestieri in base all' apposito contratto siglato per 6 anni. Più precisamente, la società di Ivo Blandi na, vincitrice dell' appalto, è tenuta ad eseguire, ogni anno, i dragaggi necessari agli approdi sino a un quantità massima di 13.000 metri cubi: per il 2016 aveva già rimosso quest' anno 10.000 metri cubi ma si farà ca rico anche dell' attuale intervento, sostenendone i costi, in virtù di una seconda clausola che lo prescrive per casi particolari come quello di queste settimane.

Siccome sarebbe stato impensabile che la Comet provvedesse in autonomia all' affidamento per 3.000 metri cubi (fino all' esatto limite annuale) e poi l' Authority sostituisse l' impresa in corso d' opera - si sarebbe perso altro tempo - la stessa società di gestione arriverà a coprire i costi 2016 fino a 20.000 mc, defalcando quanto fatto in più dal quantitativo 2017.

Ma anche per l' anno prossimo, in chiave di "tempi", gli approdi dovrebbero funzionare meglio. L' Assessorato regionale all' Ambiente ha concesso all' Autorità portuale un' autorizzazione ampia, anche di carattere preventivo: la chance di dragare, con più interventi senza i soliti passaggi, ben 60.000 metri cubi. E noto come la sabbia che entra ed esce dal piccolo porto sia sempre... la stessa, quindi sabbia "pulita", come ha certificato la nuova caratterizzazione eseguita dal chimico Salvatore Ciotto.3(a.t.
)

Adesso si draga

Da domani il via ai lavori nel porto di Tremestieri. Si punta a liberare lo scivolo 2 prima delle giornate di maggiore afflusso di tir. Inevitabili, però, nella prossima settimana, le deroghe per dirigersi agli approdi del centro città.

E' fin troppo scontato che se l' iter fosse stato più snello oggi non staremmo qui a pensare alle ripercussioni che la parziale fruizione del porto potrà avere anche questa volta sulla circolazione cittadina. Se non altro, le prospettive per il futuro sono buone, in considerazione del fatto che l' autorizzazione al dragaggio è arrivata per 60 mila metri cubi e gli appalti per eseguirli, l' autorità portuale li ha già affidato per quasi 80 mila. A questi si aggiungono anche quelli che la Comet, come società privata che gestisce l' approdo a sud, può affidare direttamente fino a 13 mila metri cubi. Ed infatti, si comincia domani proprio con un residuo di 3000 metri del 2016 e l' anticipo della dotazione del prossimo anno. Sulla tempistica di questo intervento, ha detto stamani l' amministratore di Come Ivo Blandina, molto dipende dalla conferma dell' arrivo a Messina di una draga con maggiori capacità rispetto a quella che arriverà domani. Intanto, si partirà subito per liberare il più possibile l' imboccatura dello scivolo 2 nelle giornate di minor transito di mezzi pesanti che sono appunto domenica e lunedì. Inevitabilmente, durante queste operazioni che si protrarranno nei giorni successivi, l' approdo potrà funzionare parzialmente e quindi saranno necessarie delle deroghe per gli imbarchi del centro città qualora il tempo di attesa per il traghettamento dei tir dovesse superare i 60 minuti. Tutto ciò si potrebbe verificare mercoledì e giovedì, giornate in cui statisticamente si registra il maggior afflusso di tir da e per la Calabria. Ecco perché l' arrivo di un motopontone con maggiori prestazioni diventa decisivo. Ed a rendere le cose più complicate potrebbe essere una sciroccata che gli esperti prevedono per la prossima settimana.

I vertici dell' ente che nascerà

I La nuova Autorità di sistema avrà un presidente designato dal ministero dei Trasporti, su indicazione dei presidenti delle due Regioni interessate. Il presidente dell' Authority - che avrà sede a Gioia Tauro, mentre Messina avrà un ufficio territoriale -, sarà a capo del Comitato di gestione che è composto: da un componente designato da ciascuna Regione; da un com ponente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane; da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di Autorità portuale, esclusi i comuni capoluogo delle città metropolitane; da un rappresentante dell' Autorità marittima, designato dalle direzioni marittime competenti per territorio, con diritto di voto nelle materie di competenza.

In sintesi

I poteri del presidente I Il presidente della nuova Autorità di sistema portuale ha poteri molto più ampi di quelli concessi agli attuali presidenti delle Autorità portuali e a lui verranno ricondotti anche i Piani regolatori dei porti facenti parte del sistema. Avrà come riferimento diretto il ministro dei Trasporti.

Porti: a Palermo antico approdo Cala videosorvegliato h24

(ANSA) - PALERMO, 11 NOV - Nessuno potrà più entrare e uscire dalla Cala di Palermo senza essere "intercettato". Da oggi, infatti, è attivo 24 ore al giorno un sistema di video-controllo che copre l'intero emiciclo dell'antico porto. L'impianto è composto da 37 telecamere fisse e 3 mobili, ed è collegato, a mezzo di fibra ottica, alla "control room" già in dotazione al porto di Palermo e presidiata da personale della Ksm.

L'intervento, realizzato dalla Idrotermoelettrica di Bagheria, è stato interamente realizzato con fondi dell'Autorità portuale per un importo di 92 mila euro. "Finalmente - ha commentato il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella - possiamo garantire un livello di sicurezza ulteriore a tutti gli utenti in un'area che ha spesso registrato eventi sgradevoli".

Alla Cala, inoltre, è stato potenziato il sistema elettrico con l'installazione di una cabina Enel che consente maggiore continuità del sistema di illuminazione pubblica. (ANSA).

CALA: attivo da oggi un sistema di video-controllo Cannatella: "L' area sarà sorvegliata 24 ore al giorno per assicurare massima sicurezza"

Nessuno potrà più entrare e uscire dalla Cala senza essere "intercettato". Da oggi, infatti, è attivo 24 ore al giorno un sistema di video-controllo che copre l' intero emiciclo dell' antico porto. L' impianto è composto da 37 telecamere fisse e 3 mobili, ed è collegato, a mezzo di fibra ottica, alla "control room" già in dotazione al porto di Palermo e presidiata da personale della KSM. L' intervento, realizzato dalla Idrotermoelettrica di Bagheria, è stato interamente realizzato con fondi dell' Autorità portuale per un importo di 92 mila euro. "Finalmente - ha commentato il presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, possiamo garantire un livello di sicurezza ulteriore a tutti gli utenti in un' area che ha spesso registrato eventi sgradevoli". Alla Cala, inoltre, è stato potenziato il sistema elettrico con l' installazione di una cabina Enel che consente maggiore continuità del sistema di illuminazione pubblica.

Quotidiano di Sicilia

Porto, antico approdo Cala sorvegliato h24 Attivo il nuovo impianto di video -controllo

PALERMO - Nessuno potrà più entrare e uscire dalla Cala di Palermo senza essere "intercettato".
Da ieri, infatti, è attivo 24 ore al giorno un sistema di video -controllo che copre l' intero emiciclo dell' antico porto. L' impianto è composto da 37 telecamere fisse e 3 mobili, ed è collegato, a mezzo di fibra ottica, alla "control room" già in dotazione al porto di Palermo e presidiata da personale della Ksm.
L' intervento, realizzato dalla Idrotermoelettrica di Bagheria, è stato interamente realizzato con fondi dell' Autorità portuale per un importo di 92 mila euro.
"Finalmente - ha commentato il presidente dell' Autorità portuale, Vincenzo Cannatella - possiamo garantire un livello di sicurezza ulteriore a tutti gli utenti in un' area che ha spesso registrato eventi sgradevoli".
Alla Cala, inoltre, è stato potenziato il sistema elettrico con l' installazione di una cabina Enel che consente maggiore continuità del sistema di illuminazione pubblica.

Port state control authorities to focus on sulphur limit rules

Paris MOU and Tokyo MOU join hands to conduct concentrated inspection campaign

A concentrated inspection campaign is to be implemented by 2018.

PARIS Memorandum of Understanding countries will partner with Tokyo MOU nations to ramp up scrutiny on enforcing sulphur limit regulations, *writes Wei Zhe Tan*.

The port state regimes, which comprise 45 countries across the five continents of South America, North America, Europe, Asia and Australia, made the decision based on a joint Danish-Dutch proposal.

"We have achieved two important results. Firstly, all over the world there will be even more focus on whether ships meet the sulphur limits. Secondly, it is a strong signal that so many important port states now clearly show that we have joined forces in our efforts to enhance the enforcement of the sulphur provisions across the borders," said Danish Maritime Authority senior adviser Peter Krog-Meyer.

The port state control authorities will implement a concentrated inspection campaign by 2018 in monitoring emissions from vessels.

This partnership comes after the International Maritime Organization decided last week on a global sulphur cap of 0.5% which is set to come into effect by 2020.

All 45 nations encompassed by the respective port state control regimes will carry out stringent inspections to enforce specific issues, such as sulphur content in emissions, when their port state control officers board foreign vessels.

These measures are likely to raise compliance levels and lead to greater awareness among crew members of the new rules and penalties for violations.

"In Denmark, we have been striving to ensure stronger enforcement for years, and the 2018 inspection campaign is merely one element of much greater efforts that are already being made. And this process will be sped up in 2017 after the IMO decision on a global sulphur limit in 2020," said Mr Krog-Meyer.

Grave new world

The Trump campaign offered a protectionist vision of the future that could stall globalisation and even send it into reverse

Trump's wall: Shipping must now face the prospect of shifting regulatory targets, particularly on costly environmental standards. *AP*

ECONOMIC uncertainty and disruption have been keeping shipowners awake for some time now. Given last week's news, anxiety disorders can now be added to the distressingly long list of issues routinely referred to as 'the new normal', *writes Richard Meade.*

The ultimate consequences of a Trump presidency depend on whether he does as president what he stated as candidate.

With his threats to impose punitive tariffs on Chinese imports and rip up trade deals, the Trump campaign offered a protectionist vision of the future that could stall globalisation and even send it into reverse.

The fate of the unratified Trans-Pacific Partnership and tentative Transatlantic Trade and Investment Partnership, were at best uncertain last week. This week they can effectively be considered dead in the water.

Mr Trump's suggested repeal or renegotiation of the North American Free Trade Agreement would reverse a deal with Mexico and Canada that has been in place since 1994 and raise tariffs to 35%.

Optimists can only hope that the mantle of office works its charm, or at least wiser heads will moderate his approach.

The rise of protectionism is negative for the global economy generally and for shipping specifically.

While the billionaire shipping investor and part time Trump advisor Wilbur Ross sought to play down the perception that the president-elect was a "madman who's going to throw tariffs on everything", campaign statements of punitive 45% tariffs on goods from China are fresh in everyone's memory and on the record for all to see.

Such an aggressive stance would be a lose-lose policy in practice and likely blocked or at least toned down by the US Congress if President Trump insisted on matching rhetoric with action. As more than one economist has pointed out already, the silent majority that has just elected him are probably not prepared to pay substantially higher bills for goods imported from China, and China isn't short of measures for retaliation.

Equally concerning for shipping is the prospect of shifting regulatory targets courtesy of the Trump agenda, particularly when it comes to costly environmental standards.

Mr Trump has described global warming a hoax invented by China to make US manufacturers uncompetitive and vowed to "cancel" the Paris climate agreement and stop all US payments for UN global warming programmes.

While some quarters of shipping may privately welcome the prospect of easing emissions restrictions, the prospect of yet more regionalism from a US determined to plough its own furrow within UN agencies like the IMO should be welcomed by nobody.

The influence of Trump's presidency on shipping will be varied and, right now, looks unpredictable, but for starters expect a shift on policy from the Federal Maritime Commission, moving targets on sanctions and a robust rejig of global political certainties as we understand them today.

There is every possibility that his professed 'pro-business policies' will end up offering substantial opportunity to shipping as trade norms are reset and there is already some cause for optimism from the LNG sector.

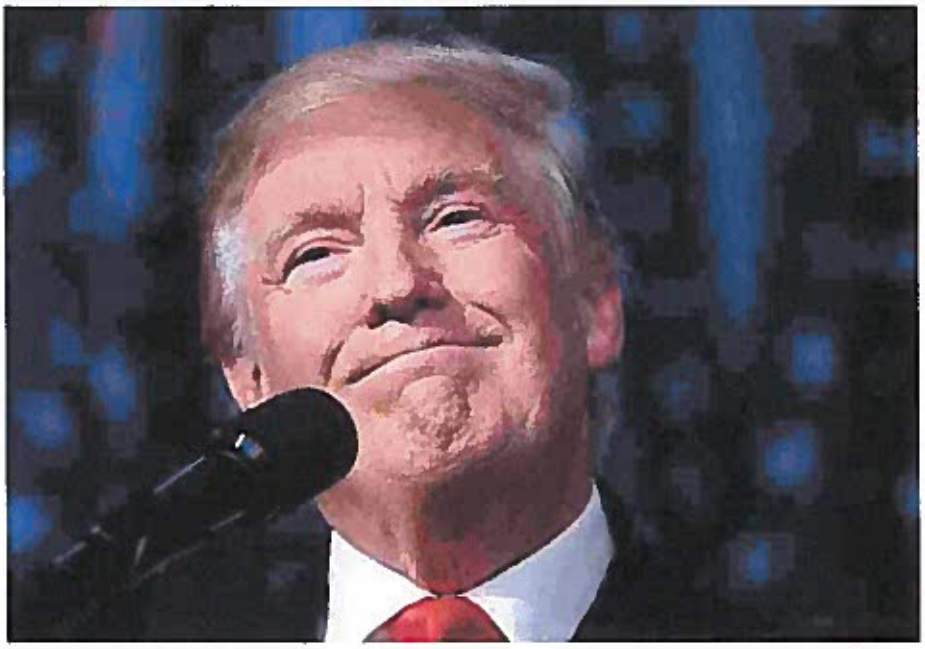
But ultimately there is little celebrate now that Trump's hyperbolic extortions carry the weight of the American presidency behind them.

Ultimately uncertainty has always been part and parcel of shipping, but the prospect of more protectionism and populism does not bode well for global prosperity.

Buckle up, it's going to be a bumpy ride.

Trump victory to shift political balance of FMC commissioners

New chairman will be appointed but policy changes likely to be minimal



The new president could also appoint a chairman on an acting or permanent basis. © *2016 Evan Vucci/AP*

THE Federal Maritime Commission will see changes at the top as a result of Donald Trump's election victory, although probably not immediately, *writes Janet Porter.*

However, the shift in the political make-up of the five commissioners is not expected to fundamentally change FMC policies or regulatory decisions as far as ocean carriers and their customers are concerned.

By the middle of next year, though, there will almost certainly be a new chairman of the Washington agency, with long-serving commissioner Rebecca Dye tipped by some to be appointed in place of Mario Cordero, who will have to step down because of his political affiliations. But the other Republican commissioner Michael Khouri is also in the running.

At the moment, three of the five commissioners are Democrats, but that balance will change under the new administration.

Recently appointed former US Congressman Daniel Maffei, who succeeded Richard Lidinsky, is likely to be replaced by a Republican nominee unless one of the other two Democrats decides to leave.

His current term runs until next June, although that could be extended for another year if a proposed new Republican commissioner has not received security clearance and Senate approval by then.

Because of the role of the FMC, which is largely non-political, the appointment of a new chairman is unlikely to be high on Mr Trump's agenda.

He could, though, designate one of the two Republican commissioners as chairman on January 20, when he takes office.

If he chooses to bring in an outsider, that person would have to be confirmed by the Senate.

The FMC's principal task is to enforce the Shipping Act of 1984 and the Ocean Shipping Reform Act of 1998 to ensure those carriers serving the US do not engage in any uncompetitive behaviour that would harm American consumers or exporters. Compared with some other Washington commissions, the FMC is more of a technical agency than one driven by an ideological agenda, with differences of opinion between the five commissioners fairly nuanced.

The Republicans may be a little more pro-carrier or in favour of deregulation, but that is not likely to make much difference to the final decisions issued on, say, the new global alliances that are now seeing regulatory approval.

The FMC recently cleared the Ocean Alliance of CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen and OOCL, and is currently considering The Alliance, which is being set up by Hapag-Lloyd, K Line, MOL, NYK and Yang Ming.

If approved, The Alliance will operate a fleet of 151 ships initially, ranging in size from 3,000 teu to 14,500 teu, but potentially increasing to 180 ships, some of 21,000 teu nominal capacity.

Rulings are not always made along party lines.

"Even if the political majority [of the five commissioners] flips, FMC policy changes will be subtle," Mr Maffei told Lloyd's List.

The two Republicans, Mr Khouri and Ms Dye, both recently had their positions reconfirmed and so have terms that run for several more years.

Ms Dye was first nominated by then-president George W Bush in 2002.

Mr Maffei, who was nominated by outgoing president Barack Obama, has a term of office that goes through to June and so will be the first to go if a Republican candidate is nominated and appointed by then.

However, Mr Cordero may choose to leave once he steps down as chairman, rather than remain as a commissioner.

Mr Doyle's term runs to 2018.

Although Ms Dye is the most senior commissioner, there is still the possibility that Mr Khouri could be appointed chairman because of his Washington connections.

The new president could also appoint a chairman on an acting or permanent basis.

But nothing is yet known about Mr Trump's views on the shipping industry, and whether he may want to bring in one of his own close allies, or a maritime outsider.

At the same time, the FMC could continue with fewer than five commissioners, if vacancies are not filled, as it has in the past.

India spends $11.9bn in two and a half years to modernise shipping sector

Targets capacity expansion of 142 ports over 20 years

INDIA has spent around Rs800bn ($11.9bn) over the last two and a half years on various projects to modernise and mechanise the country's shipping sector, Union Minister of Road Transport and Highways and Shipping Nitin Gadkari said, *writes Abdul Hadhi*.

The spending includes the ambitious Sagarmala programme, with cost savings estimated at Rs350bn to Rs400bn per year due to the reduction of logistics costs. Various

Continued on page 7

Continued from page 6

projects worth a combined Rs1.2trn have been identified under the programme to modernise existing ports and develop new ones, enhance connectivity and push port-linked industrialisation and coastal community development.

The projects include port capacity expansion of 142 ports over 20 years, of which work on 30 will start this year, and six new ports at Vadhavan, Enayam, Sagar Island, Paradip Outer Harbour, Sirkazhi and Belekeri.

In terms of connectivity, 25 rail projects are being undertaken by Indian Port Rail Corp across nine major ports, while another 27 are to be handled jointly with Railways. Meanwhile, 79 road connectivity projects are to be implemented as well as a heavy-haul rail corridor between the coal hub of Talcher and the port of Paradip.

The government is also planning 14 Coastal Economic Zones as part of port-linked industrialisation, and five pilot locations at Gujarat, Maharashtra, Odisha, Andhra Pradesh and near Ennore in Tamil Nadu have been identified.

Gadkari: The ministry has pushed to streamline processes and reduce waiting times of ships at port.

Another 29 potential industrial clusters have also been identified by the ministry based on a detailed study of key commodities across the energy, materials, manufacturing and maritime industries, as well as initiatives under Coastal Community Development to develop the fisheries sector.

Noting the good performance of Indian ports over the last two years, Mr Gadkari highlighted the importance of weeding out obsolete rules, amending old legislation, modernising ports, streamlining processes and reducing waiting times of ships at port.

The long and winding road for India's shipbuilding industry

Putting together India's fleet of LNG carriers will be an uphill task that also masks tremendous opportunity.

www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article524265.ece

READ MORE ONLINE
www.lloydslist.com

Corriere della Sera

Verso Expo 2020

Il Canal Grande a Dubai (costruito in due anni)

DUBAI Sulle mappe di Google ancora non si vede, ma dal 9 novembre il cuore di Dubai è un' isola. L' emiro Mohammed bin Rashid Al Maktoum ha inaugurato mercoledì il Dubai Water Canal (il governo si è fatto fare un selfie satellitare per mostrarlo dall' alto), che ha aperto un secondo sbocco sul mare per il Creek, il fiordo attorno a cui è nata Dubai, come un fiume: città che, per come la vediamo oggi, ha circa vent' anni, è esplosa con il boom Anni 90. Ora, in vista dell' Expo 2020, cerca di essere all' altezza delle proprie aspettative, puntando anche sull' hitech, oltre agli affari e al turismo (il petrolio non è più centrale). A Calatrava è stata affidata la costruzione del nuovo grattacielo più alto del mondo, a rinnovare il primato già ottenuto con il Burj Khalifa (828 metri); e sta accelerando la corsa per realizzare Hyperloop One, il treno da 1.200 km/h che dovrebbe collegare Dubai e Abu Dhabi (160 km) in 12 minuti.

Intanto, oltre a metro e nuovi palazzi, il Dubai Water Canal. Realizzato in un paio di anni, lavorando anche di notte, come è regola in questa città ricca di opportunità più che di diritti: è lungo 2,9 chilometri e collega la Business Bay al Golfo Persico, lungo Safa Park e il nuovo Jumeirah Beach Park. Prevede stazioni di trasporto marittimo, moli privati, appartamenti e hotel di lusso, centri commerciali, di ricreazione e ristoro. È largo tra gli 80 e i 120 metri, e navigabile (la profondità è 6 metri); ha ponti pedonali e stradali, cascate illuminate che si aprono e chiudono al passaggio delle barche. Scenografico.

Così Dubai ha dato un tocco veneziano alla sua vocazione da Las Vegas araba. Per l' inaugurazione del canale, l' autorità governativa dei trasporti (Rta) ha scelto Prodea, un' azienda fondata a Torino da Corrado Camilla e Marco Cicchetti, e attiva in Italia e all' estero, tra Mosca e Dubai (qui il general manager è Luca Sani). Al governo di Dubai è piaciuta la capacità italiana di fare storytelling, cioè di raccontare l' anima sorprendente di Dubai: la visionarietà che si fa realtà. Proprio quello che - fatte salve le enormi differenze politiche, sociali ed economiche su cui discutere - manca all' Italia.

Corriere di Romagna

Dubai ed Iran, terre di grandi affari per chi li sa fare

Fame di novità nel ricco emirato, sbocchi grazie alle aperture di tanti hotel nel paese povero ma in espansione

CESENA. Missione in Iran e Dubai per Massimiliano Montalti, contitolare dell' azienda di logistica Mwm di Cesena e vicepresidente nazionale di Assologistica. Alcune settimane fa l' imprenditore, assieme ad altri colleghi, ha visitato le due nazioni per verificare le possibilità di partnership. Ed è emerso che ci sono possibilità di instaurare rapporti, seppur in maniere totalmente differenti.

«Il mercato di Dubai - spiega Montalti - è ricchissimo. Là i soldi non mancano, anche se la vita è davvero cara. I produttori romagnoli di frutta che non hanno ancora contatti commerciali potrebbero avviarli, ma solo se hanno qualcosa di nuovo e di alta qualità da proporre. Tutto il mondo vuole entrare in questo mercato, ma non c' è posto per tutti. Lo spazio può essere creato se si propone la novità, quello che gli altri non hanno».

Discorso totalmente diverso per l' Iran. Questo è un Paese ancora povero e che viene dalla povertà.

Però è in una fase di espansione.

Teheran è una metropoli da 8 milioni di abitanti. La popolazione è giovane: l' 80 per cento ha meno di 35 anni. C' è vitalità, un po' come nel dopoguerra in Italia.

«L' ortofrutta romagnola - aggiunge Montalti - potrebbe trovare sbocchi presso le catene di alberghi che stanno sorgendo. Nei prossimi 5 anni saranno costruiti circa 150 hotel, per lo più a favore degli investitori stranieri. In più vi è una piccola fascia di popolazione che è benestante e cerca frutta di qualità. Per noi operatori logistici è tutto da inventare. Occorre approcciarsi all' Iran con rispetto. Gli operatori cercano qualcuno che li accompagni nello sviluppo, non conquistatori. Noi italiani siamo ben visti, perché non ci siamo mai schierati apertamente contro di loro durante i vari conflitti in Medio riente».

Una nazione, quindi, che rappresenta qualcosa di più che una semplice ipotesi. La logistica deve essere costruita quasi da zero. E certi vegetali, come pomacee e kiwi, potrebbero trovare una valvola di sfogo proprio da queste parti.

Iran: «Pronti a entrare nel mercato Gnl»

Teheran - «Nitc dispone di 69 navi con capacità di 15,5 milioni di tonnellate, la più grande flotta al mondo di navi cisterna per il trasporto di petrolio».

Teheran - L'Iran è pronto a entrare nel mercato del gas naturale liquefatto (Gnl) in partecipazione con società internazionali. Lo ha detto all'Irna l'amministratore delegato della National iranian tanker company (Nitc), Cyrus Kianersi, rimarcando che «Nitc dispone di 69 navi con capacità di 15,5 milioni di tonnellate, la più grande flotta al mondo di navi cisterna per il trasporto di petrolio». **Kianersi ha riferito che «il ministero del Petrolio iraniano prevede di lanciare l'impianto di produzione di Gnl e Nitc è pronta a esportare all'estero il gas naturale liquefatto prodotto».** Tra i progetti di Nitc, ha aggiunto l'ad, c'è anche una struttura galleggiante di produzione di Gnl e la partecipazione al mercato della fornitura di carburante per le navi nelle strutture portuali. «Grazie alla rimozione delle sanzioni - ha rimarcato Kianersi - Nitc è pronta ad affrontare le sfide del mercato globale»

Il Secolo XIX

IN TRE ANNI LA CAPACITÀ MEDIA TRA EUROPA E SUD AFRICA È QUASI RADDOPPIATA

Container, torna la paura dei giganti

L'allarme di Drewry: navi sempre più grandi e crisi del commercio, mix esplosivo

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. La cascata provocata da Emma e dalle sue "gemelle" è stata dirompente. La seconda sarà «potenzialmente ancora più distruttiva».

Gli esperti di Drewry vedono nero il futuro dello shipping: la corsa al gigantismo navale ha costretto gli armatori a varare navi sempre più grandi. E la strategia delle compagnie è sempre stata quella di schierare le mega portacontainer sulla rotta più trafficata la mondo, quella che collega l'Asia all'Europa. In dieci anni, dagli oltre 14 mila teu della Emma Maerk, si è arrivati ai 20 mila delle navi di oggi: «La capacità media sulla rotta tra la Cina e Rotterdam oggi è pari alla nave più grande introdotta dieci anni fa». Nel 2006, 14 mila teu erano un'eccezione, oggi sono la regola. «Solo 19 portacontainer sono sotto i 13 mila teu e otto sono sotto i 10 mila». L'accelerazione è avvenuta in poco tempo, ma ora più di così, sulla rotta con la Cina, non si può fare. È colpa della crisi globale, del traffico che non c'è e dei noli bassi. Intanto però i cantieri continuano a sfornare le grandi portacontainer, quelle da oltre 18 mila teu. Gli armatori sono così costretti a cercare rotte alternative «e adesso, la seconda cascata tocca alla direttrice Nord-Sud».

Le unità uscite dalla rotta principale, la Asia-Europa, devono trovare una nuova collocazione e potrebbe toccare proprio alla nave simbolo del gigantismo, la classe *triple E* di Maersk a cui Emma appartiene insieme ad altre otto gemelle, doversi spostare. La demolizione non può essere un'alternativa: navi con solo dieci anni di servizio, scrive Drewry, non possono ancora uscire di scena, mentre una parte certamente finirà nella flotta "nascosta", quella ancorata da qualche parte del mondo in attesa di tempi migliori, quando ci sarà abbastanza merce da riempirle. Una fetta però finirà a servire rotte che sino ad oggi avevano resistito con navi più piccole. Non è un caso che il trend sia già in salita: «Nella rotta tra l'Europa e il Sud Africa - scrive Drewry - in tre anni la capacità media delle portacontainer, è salita del 92%». L'asse Nord-Sud sta quasi raddoppiando.

Crescono, ma non con quelle cifre, anche le rotte Est-Ovest alternative alla Asia-Europa: «Dalla Cina al West Africa le navi sono cresciute del 72% in termini di capacità, ma in continua espansione è anche la rotta tra Asia e East Coast americana, grazie all'allargamento del Canale di Panama: è una valvola di sfogo per le compagnie che devono schierare navi sempre più grandi ormai su ogni rotta». Ed è per questo che molti servizi sono diminuiti: verso il Sud Africa dall'Europa, i viaggi si sono dimezzati, ma è raddoppiata la capacità delle navi. La poca merce da trasportare ha costretto le compagnie a stringere sempre più alleanze anche su rotte che sembravano secondarie.

L'onda della seconda cascata è lunga, arrivata dieci anni dopo quella che aveva colpito la rotta Asia-Europa. Solo che i porti del Nord Europa si sono preparati, anche se a fatica. Quelli delle altre rotte difficilmente lo saranno in tempi brevi: «Questa volta l'introduzione di navi sempre più grandi anche sulle altre direttrici commerciali, sarà più difficile da gestire - dice Drewry nel suo *outlook* per nulla positivo - e metterà sotto stress i porti e i terminal che dovranno accogliere le nuove portacontainer e non sono in grado per limiti strutturali». E poi c'è sempre il problema di come riempire le navi, visto che la ripresa all'orizzonte non si vede e nello shipping è acuita, come noto, dall'eccesso di stiva: «L'altra sfida è evitare un utilizzo che dia il via ad una spirale di *dumping* in uno scenario meno strutturato». Ecco perchè la seconda cascata avrà un effetto più pericoloso della prima.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Trasporti. Lunedì a Napoli il convegno organizzato da Confindustria e Confetra con il ministro Delrio

Merci su ferro, un patto per la crescita

Alessandro Arona
ROMA

Il tavolo per il rilancio del trasporto ferroviario merci, voluto dal ministro Graziano Delrio e guidato a partire dal febbraio scorso dal capo struttura di missione del Mit Ennio Cascetta, sta arrivando al dunque. Entro dicembre il Ministero presenterà il pacchetto di proposte (incentivi e e altre misure di sostegno) per dare forza e prospettiva pluriennale a questa strategia. Proposte frutto del confronto dei mesi scorsi tra il Ministero e gli operatori del settore.

Lunedì a Napoli, al museo di Pietrarsa, in un convegno organizzato da Confetra e Confindustria, Delrio e Cascetta anticiperanno parte del pacchetto di proposte per rilanciare il trasporto su ferro. Al convegno anche l'Ad di Rfi Maurizio Gentile, il presidente dell'Autorità Trasporti Camanzi e dell'Agenzia Sicurezza Gargiulo, i presidenti di Confetra Marcucci e del gruppo Confindustria Logistica Ottolenghi. Sul piatto anche la possibilità di coinvolgere direttamente le imprese industriali (la domanda di trasporto) nelle strategie di rilancio e incentivazione del trasporto merci su ferro.

Il traffico merci su ferro, da sempre modesto in Italia, ha perso dal 2007 ad oggi un altro 35% circa, da 75 a 50 milioni di treni-km, mentre le altre modalità (strada e mare) hanno limitato le perdite al 10%. Oggi il trasporto su ferro vale circa il 12% sul totale del trasporto via terra, contro l'oltre il 18% medio Ue, dove però c'è anche un 7% per vie d'acqua, da noi inesistente. Negli ultimi tre anni le merci su ferro hanno registrato una modesta ripresa del 5%, ma il governo vuole fare ben altro: avviare un processo che porti il 30% delle merci dalla gomma al ferro entro il 2030.

«Si può aumentare il trasporto su ferro - sostiene Cascetta - solo con sistematiche e costanti politiche di incentivazione, da una parte, e di adeguamento delle infrastrutture e delle tracce, dall'altra». Politica, quest'ultima, che è già stata avviata da Rfi con l'accordo con la Svizzera per le tratte di accesso al Gottardo e con gli ultimi contratti di programma, in fase di avvio. «Gli interventi italiani sulla rete Ten-T - prosegue Cascetta - e cioè Torino-Lione e Brennero, e soprattutto quelli svizzeri su Gottardo e Sempione, che saranno a regime nel 2020, sono per l'Italia una grande opportunità se saremo pronti a coglierla». Opportunità per il settore merci, per l'ambiente, ma forse anche per la domanda, per l'industria che deve esportare le sue merci, e per il sistema portuale italiano.

Si terrà oggi e sarà un momento di riflessione sul ruolo del trasporto ferroviario merci

Il Ministro Delrio ritorna a Pietrarsa per il Forum

"Logistica e industria in Treno. Con il Governo un Patto per la crescita", è questo il tema del Forum che Confindustria, Confetra e Assoferr hanno organizzato, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il 14 novembre 2016 al Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa (Napoli). La manifestazione si terrà oggi e sarà un momento di riflessione sul ruolo del trasporto ferroviario merci nei servizi logistici per l' industria, che non può prescindere da investimenti infrastrutturali e regolamentazioni mirati allo sviluppo di una logistica sempre più integrata e sostenibile. Con il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, ne discuteranno i rappresentanti dell' industria e delle imprese ferroviarie, l' Autorità di Regolazione dei Trasporti e l' Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, la Struttura Tecnica di Missione e il Vice Presidente del Parlamento Europeo David Sassoli. Il moderatore della giornata sarà Alessandro Arona de Il Sole24Ore.
Il Forum "Logistica e Industria in Treno" inizierà alle ore 12.00 con una visita del Museo e Light Lunch. Alle ore 13.45, poi, gli indirizzi di saluto saranno affidati a Luigi Cantamessa, direttore della Fondazione FS Italiane e Ambrogio Prezioso, preidente dell' Unione Industriali di Napoli. Alle ore 14.00, l' apertura dei lavori vedrà susseguirsi Guido Ottolenghi, presidente Gruppo Tecnico Logistica,Trasporti, Economia del Mare di Confindustria, Nereo Marcucci, presidente diConfetra e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Ci saranno poi due sessioni di lavori. Alle ore 15.00 la prima sessione "Il Mercato" vedrà partecipi Luigi Corradi, vice presidente ANIE ASSIFER (Associazione dell' Industria Ferroviaria), Guido Gazzola, presidente Assoferr (Associazione Operatori Ferroviari e Inter modali) e Marco Gosso, amministratore delegato FS Logistica e Cemat. Alle ore 16.00 ci sarà poi la seconda sessione "Le infrastrutture e la regolazione" con David Sassoli, vice presidente del Parlamento Europeo, Maurizio Gentile, amministratore delegato RFI, Andrea Camanzi, presidente dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti e Amedeo Gargiulo, direttore di ANSF. Infine alle ore 16.45 ci saranno le conclusioni di Ennio Cascetta, coordinatore S.T.M. del MIT. Per recarsi all' evento è sconsigliato l' utilizzo di una autovettura privata, e si consigliano i percorsi in treno e in taxi. La stazione corrispondente al Museo è Pietrarsa - Sßiorgio a Cremano. Per chi arriva alla stazione di Napoli Centrale, basta recarsi alla stazione sotterranea di Napoli Piazza Garibaldi, banchina della linea 2. I treni che fermano al Museo sono quelli diretti a Salerno e Torre Annunziata e/o Castellamare-Torre Annunziata. Le frequenze sono da Napoli Piazza Garibaldi a Pietrarsa - San Giorgio a Cremano nei seguen?? orari: 11:51, 12:05, 13:05, 13:20. Il tempo di percorrenza è di circa 15 minuti.
In taxi Il Museo è raggiungibile direttamente dalla stazione Centrale, dall' aeroporto e dai principali alberghi cittadini (la tariffa applicabile è quella del Comune di Napoli).

La Gazzetta del Mezzogiorno

Ecco la cura del ferro per il trasporto merci

Incentivi per i collegamenti con i porti meridionali IL MINISTRO DELRIO Il Governo punta a trasferire il 30% delle merci dai tir ai treni

Il Ministro Delrio rilancia la cura del ferro per il trasporto merci ripartendo dal Sud.
Quest' oggi infatti si svolge a Napoli un convegno organizzato dalla Confindustria e dalla Confetra, nel corso del quale il Ministro Delrio e il prof. Cascetta, coordinatore della Struttura tecnica di missione del suo dicastero, presenteranno il pacchetto di incentivi e di altre misure di sostegno per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci, voluto fortemente dal Ministero soprattutto per ridurre i costi di trasferimento dei beni, per ragioni ambientali e per maggiore sicurezza nella circolazione stradale e autostradale. All' incontro partecipano fra gli altri anche il Presidente dell' Autorità dei Trasporti Camanzi, e i Presidenti di Confetra Marcucci e del gruppo Confindustria Logistica Ottolenghi.
Il trasporto merci su ferro, da sempre modesto in Italia, ha perso dal 2007 ad oggi un altro 35%, scendendo da 75 milioni a 50 milioni di treni -km, mentre le altre modalità (strada e mare) hanno limitato le perdite al 10%. Oggi il trasporto su ferro vale circa il 12% sul totale di quanto trasferito via terra nel nostro Paese, contro l' oltre 18% medio dell' Unione Europea. Negli ultimi tre anni peraltro le merci su ferro hanno registrato una modesta ripresa del 5%, ma il Governo vuole puntare con forza ad accelerare un processo che consenta di portare il 30% delle merci dalla gomma al ferro, entro un lasso di tempo predeterminato e non lungo. Il trasporto su ferro, come ha sottolineato il prof. Cascetta, si può aumentare, da una parte, con sistematiche e costanti politiche di incentivazione e, dall' altra, con l' ade guamento delle infrastrutture e delle tracce. Una politica questa che è stata già avviata da RFI con l' accordo con la Svizzera per le tratte di accesso al Gottardo e con gli ultimi contratti di programma in fase di avvio. Gli interventi italiani sulla rete TEN -T e cioè Torino -Lione e Brennero e soprattutto quelli con gli Svizzeri su Gottardo e Sem pione, che saranno a regime nel 2020, sono per l' Italia una grande opportunità se saremo in grado di coglierla.
Ora in tale scenario la Puglia e la Basilicata - le cui Regioni stanno lavorando con impegno alla costruzione dell' ALI-Area logistica integrata prevista dal PON Infrastrutture e reti 2014-2020 - sono chiamate a giocare un ruolo significativo, ospitando sui loro territori robusti apparati di produzione manifatturiera che vantano, fra le altre, le due più grandi fabbriche d' Italia, ovvero l' Ilva a Taranto - che con i suoi 11.222 occupati è la prima e la FCA-Sata a Melfi che con 7.747 addetti è la seconda. Le loro

produzioni utilizzano la modalità ferroviaria per il trasporto di coils, tubi e di Jeep Renegade e 500X; si pensi, al riguardo, ai 41 treni settimanali che mediamente nel primo semestre del 2016 sono partiti carichi di vetture da S. Nicola di Melfi verso il porto di Civitavecchia da dove si imbarcano per il mercato americano. Ma ancora oltremodo rilevante resta il numero di bisarche che su gomma trasportano altre migliaia di vetture verso i mercati nazionali ed europei. Minore invece è l' utilizzo della ferrovia da parte dell' Ilva per il trasferimento di coils, lamiere e tubi.

Tuttavia si sta incrementando dal 2010 il numero di treni merci per tipologia di traffico (combinato e diffuso) che partono dalla stazione di Bari Lamasinata - cui afferiscono lo scalo Ferruccio, il raccordo GTS e l' Interporto - per diverse destinazioni al Nord e all' estero. Essi sono passati dai 3.010 del 2010 ai 3.929 del 2015. Non si dimentichi inoltre che in Puglia operano due player del trasporto ferroviario costituiti dalla GTS di Bari e dalla Lotras di Foggia che hanno ormai acquisito clientela anche a livello nazionale e all' estero e che costituiscono pertanto punte di diamante delle imprese regionali del comparto. L' uso della modalità ferroviaria - che com' è noto risulta economicamente più conveniente sulle medie e lunghe distanze - non deve però colpire gli autotrasportatori su gomma con i quali, anzi, sarebbe possibile (ed auspicabile) instaurare forme di collaborazione che vedano il trasporto su strada aggregare le merci prodotte in cluster diffusi sul territorio ma non raggiunti dalle reti ferroviarie e concentrarne il trasferimento su centri intermodali dai quali poi trasferirle su rotaia verso i mercati di destinazione.

I lavori di potenziamento dei collegamenti ferroviari con la rete nazionale nei porti di Taranto e Brindisi, la futura camionale dal porto di Bari verso lo scalo Ferruccio e l' ampliamento della piattaforma logistica previsto a Foggia -Incoronata consentono di ipotizzare un deciso incremento del trasporto merci su ferrovia dalla Puglia e dalla vicina Basilicata, naturalmente in un quadro di reciproche convenienze fra chi vende il servizio e chi lo richieda. Per la posizione geografica delle due regioni, per l' ampiezza dei loro apparati di produzione manifatturiera e per il ruolo che l' a re a sovraregionale è destinata a giocare nel bacino del Mediterraneo centro -orientale, la sfida lanciata dal Ministro Delrio per ridurre i costi di trasferimento delle merci e tutelare l' ambiente merita di essere raccolta anche dai nostri imprenditori, ma guardando anche ai grandi vettori internazionali che sceglieranno i porti pugliesi per sbarcarvi o imbarcarvi quantità sperabilmente crescenti di beni da noi prodotti o in transito nei nostri territori.

* Università di Bari.

Grandi opere, ruspe in fuga dall'Italia

Da noi cantieri chiusi, così le nostre aziende costruiscono il mondo

Giacomo Susca

Lo Stretto di Panama, il ponte sul Bosforo, la metro di Atene. Tutte grandi opere accomunate da una cosa: sono «made by Italy». Già, perché mentre i cantieri in Italia rimangono chiusi e non si investe, le nostre aziende fanno grande il mondo. Oltre alla fuga di cervelli, c'è anche la fuga delle ruspe.

alle pagine **15** e **16-17**

L'INCHIESTA

ITALIANI GRANDI OPERE (a casa d'altri)

Ponti, tunnel, metropolitane, aeroporti. I nostri costruttori lavorano ai più importanti progetti del mondo. E qui i cantieri restano fermi

di Giacomo Susca

Sono gli italiani che di strada ne hanno fatta tanta. Ma anche ponti, tunnel, metropolitane, aeroporti... Professionisti delle grandi opere, sì, però a casa d'altri. Perché in pochi restano profeti in patria, dove ci si accapiglia ancora per una linea ad alta velocità e un cantiere può restare fermo per mezzo secolo. Allora per lavorare con profitto le imprese di costruzioni devono andare all'estero. Dove mettono in piedi capolavori di ingegneristica ad alto tasso tecnologico nonché dal forte impatto estetico, ultimi in ordine di tempo il Terzo ponte sul Bosforo e l'ampliamento del Canale di Panama (firmati Astaldi e Salini Impregilo), presi a modello dai competitor di tutto il mondo. Nell'arco dello scorso anno è stato raggiunto un risultato per certi aspetti storico: non solo è in continua crescita, ma per la prima volta il volume dei ricavi al di fuori dei confini nazionali ha superato (54,3%) quelli maturati nella Penisola.

Del resto gli ostacoli tutti italici allo sviluppo delle infrastrutture sono (...)

segue a pagina **16**

IL SUCCESSO ALL'ESTERO

LA FUGA DELLE RUSPE

Le nostre imprese cambiano il mondo Solo l'Italia non cambia mai

I costruttori italiani conquistano commesse miliardarie dal Qatar al Venezuela specializzandosi in settori di nicchia e ad alta tecnologia. Da noi invece cantieri infiniti e costo del lavoro insostenibile

segue da pagina **15**

(...) noti: giungla delle autorizzazioni, costo del lavoro insostenibile, dittatura dei «Nimby» (la legge del «vietato costruire nel mio cortile» vale ovunque), infiltrazioni della criminalità e bustarella elevata quasi a prassi. Dopo otto interminabili anni di crisi, la scelta dell'internazionalizzazione è quella che paga di più. Anzi, spesso si rivela un'alternativa obbligata per la sopravvivenza di decine di aziende.

GIOCARE IN TRASFERTA

I numeri restituiscono le dimensioni del fenomeno: dal made in Italy al *made by Italy*, indietro non si torna. Secondo l'ultimo rapporto dell'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance), per l'undicesimo anno consecutivo il sistema delle costruzioni continua a espandersi all'estero. Le imprese italiane alla fine del 2015 sono impegnate in 627 cantieri oltreconfine, di cui 231 appena conquistati, per un controvalore di oltre 87 miliardi di euro; sono presenti su tutto il mappamondo, con interessi in 89 Paesi e cinque continenti, dall'Africa al Sud America, dal Medio Oriente all'Asia. In termini di fatturato, questa presenza stabile e capillare si traduce in crescita a doppia cifra: +14,5% rispetto all'anno precedente, performance ancora più importante se si considera che il giro d'affari in Italia nel frattempo è calato ad un ritmo del 12,2%.

In Qatar le commesse appannaggio degli italiani stanno volando al ritmo di 3 miliardi di euro all'anno di nuovi lavori, complici i grandi appuntamenti sportivi che il Paese degli sceicchi ospiterà da qui ai Mondiali di calcio del 2022. Si accetta la sfida di costruire dall'altra parte del pianeta, anche in luoghi sensibili dal punto di vista della sicurezza (come in Libia), pur in scenari di guerra e di forte instabilità politica (vedi in Venezuela, che è ancora il primo Paese al mondo per commesse "tricolori", per un controvalore di quasi 11 miliardi di euro). Eppure, basta scavallare la dogana visto che in Francia si concentrano 2,3 miliardi di euro di cantieri appena avviati. Certo, l'avventura nei mercati internazionali non è impresa da tutti: oltre a un know how tecnico è indispensabile la padronanza dei contesti sociali, culturali e legislativi in cui si andrà a operare. E poi serve una struttura societaria solida, conti in ordine, una base di partenza in valore della produzione indicata dagli esperti in almeno 20 milioni di euro. Ma la vera novità è che in questo processo di espansione le dimensioni contano fino a un certo punto: sono decine le piccole e medie imprese che si stanno ritagliando un posto nello scacchiere del business globalizzato.

«Sa la verità? In Italia i briganti del Duemila sono gli enti locali. Ci sono troppi poteri concorrenti che bloccano le infrastrutture, c'è sempre qualcuno che vuole mettere l'ultima parola per strappare qualcosa in cambio; far partire i cantieri è già difficile, figuriamoci completarli in tempi ragionevoli», ammette Giandomenico Ghella, vicepresidente Ance e presidente dell'omonima società romana nella top ten delle imprese più attive all'estero. «Per non parlare del cortocircuito innescato dalla Corte dei conti con la sua attività di controllo a cose fatte, che finisce per ingessare la cosa pubblica con lo spettro del danno erariale. Questo meccanismo porta al rallentamento e all'immobilismo. Una situazione patologica che non esiste all'estero. Eppure i soldi ci sono, la volontà politica di sbloccare le grandi opere, ci sembra, anche».

TROVA LE DIFFERENZE

Tra i progetti portati avanti da Ghella Spa c'è quello dell'estensione metropolitana di Atene, otto chilometri e sette nuove stazioni che collegheranno entro il 2017 il centro storico al porto del Pireo. «Persino in un contesto come quello greco, con il Paese che era fermo a causa del *capital control*, ci si accorge della differenza rispetto a quanto accade da noi. Gli imprenditori italiani decidono di andar fuori perché altrove trovano regole più semplici e chiare, buoni progetti, rispetto della parola data, standard di sicurezza elevati», testimonia Ghella. Tutte buone ragioni per diversificare il rischio e puntare su altri tavoli, con la speranza che anche a casa nostra la ruota dello sviluppo torni a girare.

E così mentre i cinque giganti italiani delle costruzioni Salini Impregilo, Astaldi, Condotte, Bonatti e Cmc staccano gli altri gruppi per volume d'affari estero (vedi anche grafico in pagina), numerose realtà stanno scalando le gerarchie dal basso e si affermano in angoli del pianeta fino a poco tempo fa «impenetrabili». La parabola della L.co.p da Basiliano (5mila abitanti nella provincia di Udine) è emblematica. Come certificato dalla società di ricerca Guamari, che analizza ogni anno i bilanci delle prime 50 imprese del settore, è riuscita in pochi anni a portare la quota di fatturato oltreconfine dal 20 al 75%.

Piero Petrucco, 52 anni, guida l'azienda con il padre e il fratello, e prima ancora c'era il nonno ingegnere, conservandone la cifra familiare nonostante i numeri da multinazionale in miniatura. Racconta l'imprenditore: «Da vent'anni ci siamo specializzati nei microtunnel, che sono le opere di base premessa per ogni grande opera. Il primo lavoro preso fuori dall'Italia, in Svizzera, lo abbiamo ottenuto nel 2001. Oggi fatturiamo 70 milioni, lavoriamo in quattro continenti, dalle metropolitane in Danimarca alla nuova rampa di lancio dell'Agenzia spaziale europea nella Guyana francese; abbiamo 280 dipendenti di 19 nazionalità diverse perché l'apertura al mondo comincia da quando si sceglie chi assumere». Mai come in questo campo il segreto per il successo è non fare mosse avventate. «Siamo cresciuti in maniera graduale - spiega Petrucco -, quelli come noi per fare il grande salto devono specializzarsi in opere di nicchia e andare in Paesi avanzati. Non si può competere coi colossi mondiali su lavori generici». Ed ecco l'identikit della squadra perfetta per conquistare il mondo: «Trentenni, con un livello di istruzione elevato e culturalmente dotati, che parlano almeno tre lingue e sono disposti a passare molto tempo lontano dall'Italia, anche in contesti "particolari". Però, senza un sistema Paese che ci protegga, vige un po' l'arte di arrangiarsi. Ma in questo, si sa, noi italiani siamo i più bravi al mondo».

ITALIA, LAVORI IN CORSO

La differenza tra aprire un cantiere in Sicilia e andare a scavare in Colombia, per dire, sta quasi tutta nella gestione del personale. «Se per ogni euro che va nelle tasche di un operaio friulano un'azienda sborsa 2,50 euro per via del cuneo fiscale, mentre a Copenaghen è di 1,50 e in Canton Ticino è 1,6, significa che qui in Italia qualcosa non va - aggiunge Petrucco - dato che per noi il 30% dei costi è dato dalla manodopera. Basta farsi un giro nella zona. C'è stata un'ecatombe di imprese. In Friuli, dall'inizio della crisi ad oggi, una su due è stata spazzata via».

È il paradosso per eccellenza, quello delle aziende che chiudono e dei cantieri aperti. Fino a data da destinarsi. Il ministero delle Infrastrutture conta ancora 838 opere di interesse nazionale incompiute. Il governo promette di sbloccarle e rilancia con un piano di almeno 25 opere prioritarie, ad un costo previsto di 90 miliardi. Il «fondo Renzi» legato al ddl Bilancio per ora ne mette sul piatto cinque. Tra gli operatori tornano segnali di fiducia. «Il

Codice Appalti, anche se mancano ancora all'appello una cinquantina di decreti attuativi, prova a portare un po' d'ordine in una materia in cui finora ha sempre regnato la confusione dei poteri, soprattutto di controllo, e l'incertezza di pianificazione», fa il punto Giovanni Cardinale, responsabile area normative del Consiglio nazionale degli Ingegneri, che sottolinea: «All'estero l'imprenditoria italiana dà il meglio perché vale il concetto "se non lavori rispettando i contratti e non consegni entro la data stabilita non ti pago"; da noi, invece, prevale la logica dei contenziosi. E la variabile tempo non è quasi mai presa in considerazione». Alla fine il confronto è impietoso: se ci sono voluti 150 anni di parole per non fare il Ponte sullo Stretto, ne sono bastati solo 3 e mezzo per riuscire ad attraversare su un'autostrada a otto corsie e due linee ferroviarie il nuovissimo gioiello turco sul Bosforo.

Giacomo Susca

gli effetti sui settori collegati alle costruzioni e quello sulla spesa delle famiglie che beneficiano delle remunerazioni, la ricaduta complessiva arriva allo 0,7-0,8 per cento del Pil nazionale, ovvero 4-5 miliardi l'anno.

89

I Paesi del mondo in cui operano le imprese italiane del settore costruzioni. In Venezuela le commesse raggiungono i 10,9 miliardi di euro, seguita dal Qatar (7,5, di cui 3,1 solo nel 2015) e dalla Turchia (6,2)

+14,5%

La crescita del fatturato prodotto all'estero nel 2015 dalle imprese di costruzioni italiane. In aumento per l'undicesimo anno consecutivo, rappresenta la migliore performance dal 2007-2008 (fonte Ance)

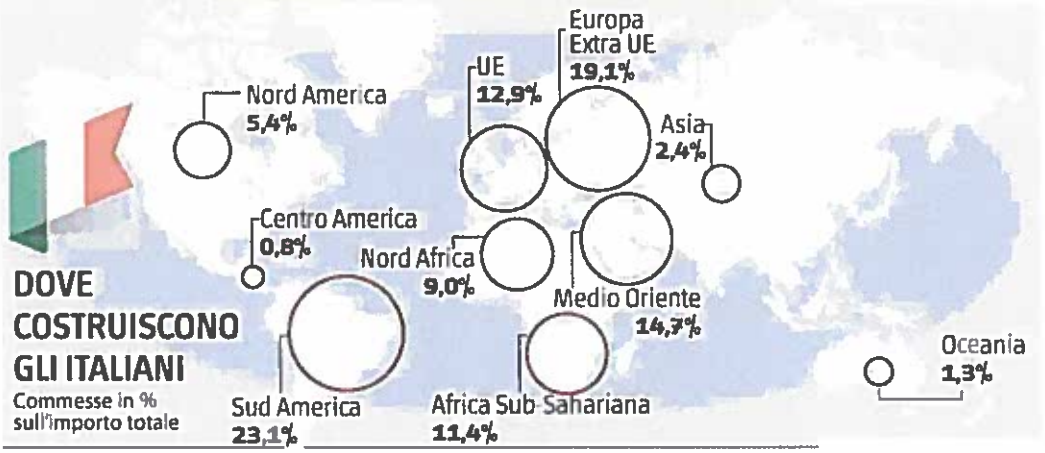
-12,2%

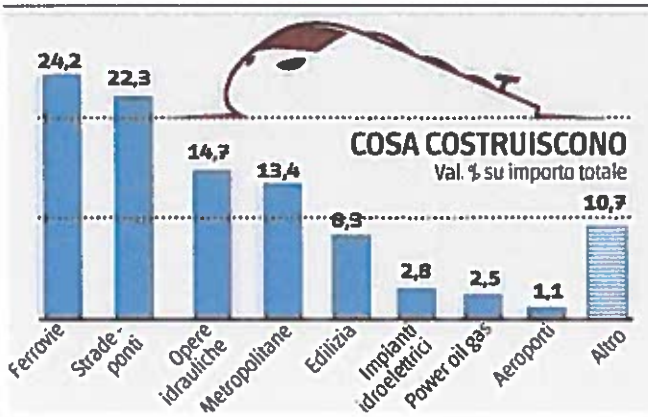
Il calo, nel 2015, del fatturato prodotto dalle imprese italiane entro i confini nazionali. È la flessione più consistente dal 2004-2005, dovuta al perdurare della crisi economica e al taglio degli investimenti interni in infrastrutture

Una strada a Caracas fa crescere il Pil e gli occupati a Roma

Una strada appena asfaltata a Caracas? Non fa più ricchi (e più soddisfatti) soltanto i cittadini venezuelani. Ma fa bene all'economia di chi l'ha realizzata. Uno studio del Cresme (Centro ricerche economiche e sociali del mercato dell'edilizia, cresme.it) ha quantificato il ritorno che l'attività delle imprese italiane all'estero può avere sull'economia nazionale. La stima è che per ogni commessa da un miliardo di euro si genera un impatto diretto sul Pil italiano di 345 milioni. È il cosiddetto «effetto salvezza» per i nostri gruppi che operano oltreconfine, in anni di grave crisi. Considerando anche

LA FOTOGRAFIA





LA TOP TEN DELLE IMPRESE

Classifica 2015 - in milioni di euro

		PRODUZIONE estero	globale
1	Salini Impregilo	4.028,0	4.738,9
2	Astaldi	2.357,5	2.854,9
3	Condotte	772,0	1.331,0
4	Bonatti	729,7	933,6
5	CMC	612,2	1.176,8
6	Rizzani	546,3	666,2
7	Trevi	536,7	601,4
8	Ghella	474,0	717,0
9	Sicim	327,3	329,0
10	ICM	294,2	481,6

IL BIG/ASTALDI

Il ponte sul Bosforo che batte la Tour Eiffel

Inaugurato dal presidente Erdogan lo scorso 26 agosto, il Terzo Ponte sul Bosforo è il ponte sospeso più largo al mondo (59 metri), le cui torri a forma di "A" superano in altezza la Tour Eiffel (322 metri). Ospita, sullo stesso livello, un'autostrada a otto corsie e due linee ferroviarie. Il traffico è stimato in 135mila veicoli al giorno. L'opera dei record rientra nei 150 chilometri della «Northern Marmara Highway», l'autostrada che collegherà le città di Odayeri e Pasakoy. Il Gruppo Astaldi detiene una partecipazione del 33,33% nella joint venture Ica Ic Ictas-Astaldi, che si è aggiudicata il contratto nel 2012, per un valore di oltre 3 miliardi di dollari. Il Gruppo Astaldi, quotato in Borsa dal 2002, ha un portafoglio ordini totale di oltre 28 miliardi di euro e circa 11mila dipendenti, con un fatturato consolidato di 2,9 miliardi, prodotto per l'80% all'estero. Turchia, Polonia, Romania e Algeria sono i mercati in cui l'azienda è maggiormente presente. In Italia l'ultima grande opera è la metro Lilla di Milano.

IL BIG/SALINI IMPREGILO

Panama si arricchisce con il nuovo Canale

La «Cosco Shipping Panama» è la nave lunga 300 metri e larga 48,25 che a fine giugno ha battezzato il nuovo canale di Panama, consegnato «chiavi in mano» da Salini Impregilo, 80 chilometri capaci secondo le stime di raddoppiare gli introiti di Panama fino a 5 miliardi di dollari. Con 110 anni di storia alle spalle, il colosso italiano delle costruzioni vanta la realizzazione dell'autostrada del Sole (nel 1956 la posa della prima pietra, inaugurazione nel 1964). All'estero l'opera simbolo è la Diga di Assuan (1960-70). Oggi Salini Impregilo è un gruppo industriale specializzato nella realizzazione di grandi opere complesse, attivo in più di 50 Paesi con 35mila dipendenti, con un giro d'affari annuale di oltre 4,7 miliardi di euro ed un portafoglio ordini che supera i 33 miliardi. La prossima impresa è la «Grand Ethiopian Renaissance Dam», sarà la diga più grande d'Africa, con un lago artificiale di 1.874 chilometri quadrati: una commessa da 3,5 miliardi di euro.

838

Le opere pubbliche di interesse nazionale ancora incompiute al 31 dicembre 2015 (113 solo in Sicilia, fonte ministero delle Infrastrutture). Secondo uno studio della Bocconi ci costerebbero dai 2 ai 3 miliardi di euro all'anno

CHI CRESCE/GHELLA

Il riscatto della Grecia viaggia in metrò

Nonostante la crisi che attanaglia l'economia della Grecia, lo sviluppo delle infrastrutture non si ferma. Il prossimo anno è previsto il fine lavori per la nuova metropolitana di Atene: il prolungamento Haidari-Pireo sarà lungo 8 km per un totale di sette stazioni, sarà in grado di trasportare 135mila passeggeri al giorno e collegherà il principale porto greco con l'aeroporto internazionale Eleftherios Venizelos riducendo i tempi di percorrenza di 60 minuti. Nel 2012 il consorzio costituito dalla multinazionale Alstom, l'italiana Ghella e la greca J&P Avax si è aggiudicata la commessa del valore di 344 milioni di euro, finanziati dall'Unione Europea e dallo Stato ellenico. Ghella, società romana fondata nel 1894, è specializzata in lavori infrastrutturali e conta 3mila dipendenti. La produzione (717 milioni di euro) è cresciuta del 22,5% nell'ultimo anno anche grazie al fatturato in Italia. Le principali opere all'estero si trovano nel Centro e Sud America.

GLI EMERGENTI/I.CO.P.

La Darsena di Montecarlo è tutta friulana

La storia della I.co.p. di Basiliano dimostra l'abilità delle pmi italiane nel conquistare i mercati internazionali. Amministrata da Paolo Petrucco e dai figli Piero e Vittorio, partita dalla provincia di Udine negli anni Sessanta oggi conta 280 addetti. È impegnata in Italia e all'estero, con una produzione media annua di 75 milioni di euro. Specializzata nel microtunnelling (diametro 1.000-3.000 millimetri), la I.co.p. opera in 4 continenti tra Danimarca, Colombia, Guyana francese, Malesia e Singapore. Grazie a un accordo con il colosso francese Eiffage (gli eredi di Eiffel) ha conquistato la commessa per le fondazioni della Darse Nord di Montecarlo, nel Principato di Monaco, nell'ambito dei lavori per il nuovo Museo dell'Automobile di Montecarlo. È protagonista anche del «Grand Paris Express», il più ambizioso progetto d'Europa con 270 km di metropolitane partito nel 2015 e che vedrà il taglio del nastro nel 2030.

GSu