



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il Sole 24 Ore, Gazzetta del Sud, Porti & Servizi Tecnico Nautici)

Dai Porti:

Trieste:

"...Collaborazioni con Iranian Shipping Lines..." (Ferpress, Ansa)

Venezia:

"...Intermodal..." (Free Service)

Genova:

"...Parte lo svincolo telematico..." (The Medi Telegraph, Ansa)

"...Rixi, autoparco è obiettivo prioritario..." (Ansa, Ferpress)

"...La nave non parte..." (Ansa)

La Spezia:

"...Sbloccare i dragaggi..." (Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...Fast Corrido Ravenna primo in Adriatico..." (Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...I porti toscani restino uniti..." (Il Tirreno)

"...Maxi-Darsena, il bando finalmente vola a Bruxelles..."
(Il Tirreno)

"...Salvadori, bacino senza pace..." (Gazzetta Marittima)

"...vento record, fermi anche i porti..." (Corriere Fiorentino,
Il Tirreno, La Nazione)

"...Paura in un silos al porto..." (Il Tirreno)

"...La Comunità dei port center..." (Porti & Servizi Tecnico Nautici)

Civitavecchia:

"...Le darsene saranno completate..." (Gazzetta Marittima)



INDICE



Salerno:

"...Salerno al centro di un sistema regionale"...

(Porti & Servizi Tecnico Nautici)

Messina:

"...L'intesa che cambia i destini della Falce..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Riforma appalti** (Il Sole 24 Ore)

Altre notizie di Shipping e Logistica

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Lloyd's List

I provvedimenti in arrivo in Consiglio dei ministri

AUTORITÀ PORTUALI

Gli enti scendono da 19 a 15 Tra i decreti attuativi della riforma della pubblica amministrazione, anche la riduzione da 19 a 15 delle autorità portuali. L'autorità portuale è un ente pubblico tra i cui scopi istituzionali c'è la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale. Tale ente è stato istituito in Italia nel 1994 nell'ambito del riassetto della legislazione in materia portuale.



GIOIA TAURO La strategia dell'associazione delle imprese della logistica italiana

Assologistica propone 4 porti

Container: puntare su poche infrastrutture nel Paese ma molto efficienti

GIOIA TAURO - Per capire bene come la riforma dei porti italiani targata Delrio sia ad un passo dall'arenarsi basta leggere la posizione di **Assologistica**, l'associazione che raggruppa le imprese della logistica italiana e dei terminalisti che ritiene che l'Italia deve puntare solo su quattro porti per il trasporto di container. Ribadisce la necessità di avere un unico Ccnl per l'intera filiera logistica. L'associazione entra nel dibattito sulla riforma dei porti con una posizione drastica: «In Italia bastano solo quattro porti strategici per i container», afferma il presidente di **Assologistica**, Carlo Mearelli, precisandone anche i nomi degli scali: Taranto per il sud, La Spezia per il nord e Trieste per l'Europa orientale come porti gateway e Gioia Tauro come transhipment. Anzi, ci sono dubbi perfino sul futuro di quest'ultimo, perché la concorrenza degli scali presenti e futuri del nord Africa diventa sempre più serrata.

«Suez vuole diventare la principale piattaforma del Mediterraneo», precisa il presidente dell'associazione che introduce il dubbio che persino Gioia Tauro possa saltare. Un discorso vecchio che si inserisce nel filone di contrapposizione allo scalo calabrese vecchio di due decenni.

Resta fuori dalla lista Genova che oggi è il principale porto gateway, perchè non ha possibilità di sviluppare un retroporto adeguato alle portacontainer da 1418 mila teu. In questa prospettiva, secondo Mearelli il corridoio Rotterdam -Genova potrebbe diventare quello Rotterdam -Milano. Confusione e posizioni assolutamente divergenti all'interno degli attori dello shipping italiano. Proposte diverse, senza una sintesi unica creano allarmi e nuove contrapposizioni.

E ciò fa capire il silenzio che è calato sulla riforma che avrebbe dovuto, secondo le intenzioni del ministro vedere la luce già a fine della scorsa estate. Nonostante siano passati mesi da allora tutto tace. Sull'autotrasporto, Mearelli approva gli ultimi provvedimenti dell'Albo sulla certificazione delle imprese regolari attraverso il database pubblico, che finalmente dichiara quali sono le imprese associate. Egli ritiene, però, che questa categoria sia "sovvenzionata in maniera sostanziosa", attirando così anche l'attenzione della malavita organizzata. Il presidente di Assologistica interviene anche sul rinnovo del contratto nazionale, dove alcune associazioni dell'autotrasporto chiedono un testo separato. Mearelli ribadisce invece che "la logistica integrata non può gestire diversi contratti". Deve restare un unico Ccnl, con articolazioni interne per le varie attività. Sul trasporto ferroviario, Assologistica appoggia il processo di liberalizzazione, seguendo la logica secondo cui "lo Stato presidia l'infrastruttura, mentre il servizio deve andare al mercato". Per, aggiunge Mearelli, "bisogna evitare che il soliti prendano la parte buona del mercato". Insomma, ci vogliono veri soggetti industriali. Il presidente di Assologistica mostra seri dubbi sull'utilità della nuova ferrovia Torino Lione, perché su quella linea non c'è traffico.



RIPRENDONO I LAVORI DEL PARLAMENTO EUROPEO SUI PORTI E I SERVIZI PORTUALI

Ipotesi Regolamento per Fleckenstein Cancellato l'Articolo 3 sulla libera prestazione

Modelli organizzativi più flessibili e discrezionalità degli Stati membri



Il palazzo della Commissione europea

di Marco Sonsini

Si temeva che le elezioni europee di maggio 2014 potessero essere la pietra tombale della proposta di Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

Le difficoltà nel raggiungere un accordo su un testo di compromesso tra i gruppi politici del Parlamento europeo avevano indotto il Relatore Knut Fleckenstein a chiedere e ottenere - con l'approssimarsi della scadenza elettorale - il rinvio del voto in Commissione Trasporti sul suo progetto di relazione sul Regolamento.

Rieleto nella fila dei Socialisti e Democratici (S&D), Fleckenstein ha presentato in Commissione lo scorso mese di maggio la sua nuova bozza di relazione.

C'è voluto un anno esatto ma la nuova posizione del Relatore ha, di fatto, riaperto i lavori sul dossier porti in Parlamento.

**La speranza è
di definire
un testo
finalmente
condiviso
da sottoporre
al voto**

La novità più significativa della relazione Fleckenstein è senza dubbio la soppressione delle disposizioni relative all'accesso al mercato dei servizi portuali, a favore di modelli organizzativi più flessibili e di una maggiore discrezionalità per gli Stati membri. Uno dei passaggi più controversi del Regolamento, quell'Articolo 3 sulla libera prestazione dei servizi portuali, viene quindi cancellato.

Per il resto - a onor del vero - la nuova posizione del Relatore non si allontana molto da quella sulla quale i deputati si erano confrontati nel corso della precedente legislatura. La speranza è che i nuovi rapporti di forza tra i gruppi politici in Parlamento consenta-

no finalmente la definizione di un testo condiviso da sottoporre al voto della seduta plenaria.

Gli elementi più interessanti sembrano essere, ancora una volta, la richiesta di una maggiore autonomia dei porti (nella definizione delle tariffe, nell'eventuale limitazione dei prestatori di servizi, nello sviluppo del profilo commerciale e dei rapporti con l'economia regionale) e di una migliore trasparenza dei loro bilanci, soprattutto per quanto riguarda i finanziamenti pubblici.

Il 12 ottobre la Commissione Trasporti ha esaminato gli oltre 600 emendamenti al progetto di Relazione presentati dagli europarlamentari. Il voto in Commissione è attualmente previsto per prossimo 10 novembre, mentre la seduta plenaria dovrebbe votare il mese successivo. Esiste però una stretta connessione tra il Regolamento e le nuove norme sugli aiuti di Stato sulle quali la Commissione europea sta contestualmente lavorando e, come ha ammesso lo stesso Fleckenstein, la data effettiva del voto in Parlamento dipenderà dai progressi compiuti su questo dossier.

Nonostante l'esclusione delle regole sull'accesso al mercato dall'ambito di applicazione del Regolamento sembri rendere più agevole la definizione di un accordo, il dibattito in Parlamento si preannuncia teso: impostazioni organizzative differenti nei porti dei diversi Stati membri hanno già fatto cadere nel vuoto due precedenti tentativi di imporre regole di livello comunitario negli anni passati e non è da escludere che la portata innovativa della legislazione che verrà infine adottata possa essere alla fine dei giochi piuttosto modesta. Emendamenti presentati da numerosi europarlamentari propongono di respingere in toto il Regolamento, altri di trasformarlo in una Direttiva, che non sarebbe direttamente applicabile e lascerebbe un certo margine di discrezionalità agli Stati membri in fase di recepimento.

A ogni modo, nell'attesa che la situazione in Parlamento finalmente si sbloccasse, gli Stati membri non sono rimasti a guardare. Il Consiglio dell'Unione europea ha continuato a lavorare sulla proposta di Regolamento e l'8 ottobre 2014 ha adottato un testo di compromesso. Una volta che anche il Parlamento avrà adottato la sua posizione, si apriranno



Violeta Bulc commissario ai Trasporti della Commissione europea

le negoziazioni fra le due istituzioni per addivenire a un testo finale condiviso. Anche la posizione del Consiglio rivede le regole per l'accesso al mercato dei servizi portuali inizialmente proposte dalla Commissione europea: queste non si applicheranno ai servizi passeggeri e di movimentazione merci mentre, per quanto riguarda il servizio di pilotaggio, gli Stati membri potranno decidere se applicarle o meno.

Per il resto, la posizione del Consiglio propone di rendere altre disposizioni più flessibili alla luce delle differenze tra i modelli portuali nei vari Stati membri e per evitare oneri amministrativi sproporzionati per i porti più piccoli. Per esempio, il Consiglio propone di includere, tra le ragioni per le quali un ente di gestione del porto è autorizzato a limitare il numero di prestatori di servizi, i casi in cui il livello di traffico

è ridotto al punto da non rendere economicamente conveniente avere una pluralità di fornitori.

Il Commissario per i Trasporti, la slovena Violeta Bulc, si è più volte soffermata sulla necessità di definire un quadro normativo che faciliti l'attrazione degli investimenti e rafforzi la competitività dei porti europei, chiarendo come *"il Regolamento sui porti e i servizi portuali garantirà un clima più favorevole per gli investimenti grazie a regole più certe, una concorrenza più leale e profitti maggiori per gli investitori"*. Soltanto qualche mese fa, la Bulc auspicava l'adozione definitiva del Regolamento entro la fine del 2015. La strada da fare per l'adozione finale del Regolamento sembra invece essere ancora molta, nonostante la ripresa dei lavori in Parlamento dopo la lunga sosta. E, soprattutto, l'ambizione della Commissione europea di definire regole comuni per l'accesso al mercato di tutti i servizi portuali sembra destinata a rimanere tale. ©

Il Consiglio UE ha adottato a ottobre 2014 un testo di compromesso sulla proposta di Regolamento

ALESSANDRO SERRA, RAPPRESENTANTE ANGOPI PRESSO L'EBA

Indispensabile interloquire col Parlamento UE

Fuori dalla proposta di Regolamento non esiste tutela per le nostre attività

Il tema sul quale, ormai da qualche assemblea, è mio dovere farvi una relazione è la proposta di Regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e il finanziamento delle infrastrutture. Provo a esporvi nel dettaglio l'iter legislativo che questo Regolamento ha seguito tra Commissione europea e Parlamento europeo e le valutazioni, e i conseguenti atti, che scaturiscono in seno alla nostra associazione europea, l'EBA.

Sono obbligato a rammentarvi per l'ennesima volta le difficoltà che registriamo in EBA per definire standard professionali minimi. Definizione di standard che sarebbe molto utile in considerazione della previsione contenuta nell'articolo 4 della proposta di Regolamento sull'accesso al mercato che attribuisce al soggetto incaricato di disciplinare questi servizi la facoltà di richiedere al prestatore il possesso di determinati requisiti.

Quello che sembrerebbe un obiettivo normale per la categoria, non è del tutto condiviso dai colleghi europei. Infatti il timore, in parte condivisibile in sede EBA, nel definire standard minimi professionali a livello europeo è dovuto alle eventuali ricadute negative che questi potrebbero avere in ambito nazionale, soprattutto in quei Paesi che già hanno standard minimi molto elevati.

L'art. 4 del Regolamento, consentendo a ogni singolo Stato membro, e addirittura a ogni singolo porto, la determinazione degli standard minimi, complica le possibilità di creare un fronte comune fra le associazioni aderenti all'EBA a sostegno di un provvedimento che fissi i medesimi standard a livello europeo.

Nei mesi intercorsi tra l'assemblea di Pomezia e oggi, per ciò che attiene questa proposta, abbiamo assistito anche all'intendimento di trasfondere le disposizioni sulla parte che riguarda il finanziamento delle infrastrutture in due proposte in discussione al Parlamento europeo in materia di aiuti di Stato. Una iniziativa che avrebbe indebolito la proposta iniziale, nella quale sarebbe rimasta solo la parte riguardante l'accesso al mercato dei servizi, peraltro già abbondantemente svuotata in quanto molti di questi servizi, tra cui il pilotaggio, ad esempio,

potevano e possono uscire dal campo di applicazione del Regolamento. All'interno sarebbero rimaste disposizioni a noi care e favorevoli. Però una proposta così blanda difficilmente ci sembrava, e non solo a noi, che avrebbe potuto proseguire il suo iter parlamentare. Ci siamo preoccupati in quanto ci sembrava che occasioni quali quella della proposta di Regolamento, come ha detto correttamente Cesare Guidi, difficilmente si sarebbero ripresentate e la proposta, così indebolita, avrebbe significato la sua inutilità e quindi la condanna a un binario morto. In effetti, ciò che ci ha fatto mantenere la speranza che si addivenisse finalmente a una discussione in Parlamento di questo Regolamento è il fatto che il calendario dei lavori della Commissione trasporti del Parlamento europeo ha mantenuto la proposta in agenda in seduta plenaria entro la fine dell'anno.

Al di là delle considerazioni degli organi di stampa, gli atti ufficiali inviati al Parlamento su cui si è lavorato sono: il testo del Regolamento licenziato dalla Commissione europea nel maggio 2013 e quello poi rivisto e integrato dal Consiglio nell'ottobre del 2014, che tra l'altro ha creato i presupposti per far uscire i piloti dall'ambito di applicazione del Regolamento, lasciando la facoltà a ciascun Paese dell'Unione di poterli inserire o meno, anche in considerazione della legislazione internazionale e

locale che, nella maggior parte dei casi, disciplina compiutamente l'attività di pilotaggio, diversamente dalla nostra.

Nel maggio 2015, un po' a sorpresa, la relazione del rapporteur della Commissione parlamentare, il tedesco Knut Fleckenstein, apre scenari opposti all'affossamento della proposta, anzi le dà nuovo impulso e, rispetto alla proposta della Commissione, aggiunge alcune considerazioni che vi illustro: il pilotaggio, analogamente a quanto previsto dal Consiglio nel 2014, rimarrebbe fuori dall'ambito di applicazione della proposta. È presente anche un superamento del principio del libero accesso al mercato dei servizi portuali con l'inserimento del principio che i modelli possibili per l'erogazione dei servizi sono i modelli organizzativi stessi esi-



Alessandro Serra

stenti nei vari Paesi dell'Unione. Vi è un significativo recupero di elementi legati alla sicurezza e alla tutela ambientale e in ultimo, ma non meno importante, anche un rafforzamento delle clausole sociali. Quindi, come vedete, in questa relazione del rapporteur ci sono tutti elementi che un'associazione come la nostra deve per forza vedere di buon grado.

Con questi presupposti si sono svolti i lavori del board dell'EBA a Malta, all'inizio di giugno durante i quali, finalmente, i nostri colleghi europei si sono convinti della posizione sempre sostenuta dall'Angopi, cioè di iniziare un'indispensabile interlocuzione con il Parlamento, non tanto per rimanere fuori dall'ambito di applicazione del Regolamento, quanto per rafforzare quei punti che già costituirebbero buoni presupposti di sostegno ad alcuni modelli di organizzazione dei servizi di ormeggio, tra cui, evidentemente, il nostro. Tutti hanno capito che, al di fuori della proposta di Regolamento, qualora ne fossimo rimasti fuori e comunque diversamente dai piloti, non esistono impianti normativi che tutelino, nei vari Paesi membri, le nostre attività. Probabilmente in Italia abbiamo un modello che in qualche modo ci tutela.

Abbiamo iniziato quindi a lavorare alacremente all'elaborazione di alcuni emendamenti da presentare entro il 29 giugno, giusto per dirvi quanto siano stati serrati i tempi. In un primo momento la scadenza era il 22 di giugno; proprio per questo abbiamo convocato un gruppo di lavoro ristretto a Bruxelles la scorsa settimana, gruppo ristretto al quale per noi hanno partecipato il professor Carbone e il dottor Paolizzi e, con grande soddisfazione, siamo riusciti a produrre un documento, un *position paper* EBA, che ciascuna associazione nazionale si è impegnata a trasferire, per l'appunto, ai propri parlamentari, ai parlamentari di riferimento di ciascun Paese. Gli emendamenti prodotti in quel gruppo di lavoro sono diversi, mi piace però descriverne due. Uno è un emendamento che, in modo condiviso, presentiamo all'art. 2, al punto 6, dove si definisce l'ormeggio; finalmente, in ambito europeo, riusciamo a mettere in relazione la nostra attività, cioè l'attività dell'ormeggio, con il concetto di sicurezza. Sapete che in inglese la sicurezza viene definita con termini differenti anche perché la sensibilità nei confronti della sicurezza è diversa, anche da parte dei nostri colleghi. Allora, la definizione di ormeggio, l'associazione europea propone di darla in questi termini: "Mooring means the safe berthing and unberthing services required

for a waterborne vessel". Noi ci permettiamo di definire l'ormeggio soltanto in questo modo. Questa piccola frase è stata il compromesso di un paio di ore di riunione; non sapevamo dove infilare la parola "safe". Poi stavamo provando a definire anche la sicurezza che l'ormeggio dà alle attività portuali, come siamo abituati in Italia, la sicurezza dell'ormeggio della nave intesa come più estesa, anche in termini di responsabilità, ma su questa abbiamo avuto l'avversione del collega belga. Poi lui, durante il coffee break, mi ha spiegato. Ha detto: "Noi non possiamo avere la responsabilità della sicurezza dell'ormeggio, della nave in banchina, per infrastrutture, la vita umana ecc..." tutte le cose cui noi siamo abituati, perché loro, effettivamente, hanno la gara di appalto, la concessione e quindi, evidentemente, quel capitolato che assegna loro l'attività di ormeggio dovrebbe prevedere in capo a loro, anche in termini economici, l'assunzione di questa responsabilità. Quindi vedete che con la stessa attività, l'ormeggio (devo dire che i belgi sono abbastanza simili a noi come organizzazione), ma diverso modello, cambiano diametralmente le aspettative

e devo dire che, alla fine, la parola "safe" al posto giusto, dopo tanto battagliare, l'ha collocata Lorenzo Paolizzi, anticipandola. Per cui noi diciamo safe berthing and unberthing.

L'altro emendamento sul quale mi voglio soffermare è quello relativo all'art. 9, sugli internal operator. Già Cesare Guidi ha spiegato bene cosa dobbiamo intendere per internal operator però questo emendamento, da noi proposto, specifica che le funzioni e attività di controllo che l'amministrazione

o l'ente di riferimento deve svolgere nei confronti di un internal operator devono attuarsi non tanto come può avvenire per una società in house, una controllata, attraverso una quota di partecipazione, ma piuttosto attraverso un controllo dell'organizzazione del personale, della sua preparazione, dei mezzi, rispetto alle esigenze del porto.

È giusto rilevare che, seppure in una EBA rinnovata - nel senso che tutte le associazioni nazionali, come facciamo noi da molti anni, hanno deciso di porre una forte attenzione alla capacità di fare lobbying, una forte attenzione ai processi normativi che avvengono in ambito europeo e non solo, una associazione resa un po' più complicata anche da fratture di associazioni importanti come quella francese, spaccata in due che sono avversarie e faticano anche a comporre questa avversione nell'ambito dei

**Abbiamo
lavorato
all'elaborazione
di emendamenti
da presentare
entro
il 29 giugno**

FVG-Iran: Serracchiani, opportunità per Porto Trieste e collaborazioni con Iranian Shipping Lines

Author : com

Date : 12 gennaio 2016



(FERPRESS) - Teheran, 12 gen - "Due incontri importanti, per il Friuli Venezia Giulia e il porto di Trieste, ma direi anche per tutto il nostro Paese, avendo avviato, oggi a Teheran, interessanti collaborazioni con il Governo iraniano e Iranian Shipping Lines".

"Cooperazioni che ritengo proficue anche per lo stesso Iran - ha commentato la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani al termine dei colloqui con il presidente di Iranian Shipping Lines, Mohammed Saeidi, e il vicedirettore dell'Organizzazione marittima e portuale/Pmo (dipendente dal ministero dei Trasporti), Jalil Eslami - in relazione al venire meno delle sanzioni nei confronti dell'Iran. Per il Friuli Venezia Giulia, poi, si tratta in qualche modo di 'recuperare' un passato significativo di traffici dall'Iran verso lo scalo di Trieste: sarebbe un ritorno importante, per il nostro presente e soprattutto per il futuro del porto giuliano".

Dunque, "un gradissimo interesse, estrema concretezza nelle proposte e credo che il porto di Trieste, come abbiamo valutato assieme al commissario dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, abbia tutti i numeri per potersi qualificare come un punto di riferimento per uno sviluppo dei traffici iraniani verso l'Europa, in primis, il Centro ed Est Europa, e il Mediterraneo", ha osservato Serracchiani.



Iranian Shipping Lines appare interessata a soluzioni diverse rispetto allo scalo di Genova, "cercando

- segue

nuove prospettive sull'Adriatico e, dunque, iniziando un dialogo con Trieste, con una possibile presenza diretta della compagnia iraniana nello scalo giuliano", ha commentato D'Agostino indicando come quello che si pensava potesse essere un primo incontro informale, "di reciproca conoscenza, si sia trasformato in una discussione aperta sulle loro strategie d'integrazione con il mercato del Centro-Est Europa".

Dopo le rimozioni delle sanzioni, ha ribadito Saeldi, l'Italia e le imprese italiane rappresentano la priorità delle nostre relazioni commerciali, prima di quelle con quelle Francia e Germania.

La riunione con Pmo, organizzazione che fa capo direttamente al dicastero iraniano dei Trasporti, sviluppatasi per una valutazione complessiva dell'incremento dei traffici commerciali tra i porti meridionali dell'Iran (in particolare Bandar Abbas, sullo stretto di Hormuz) e Trieste, ha quindi ribadito alla delegazione FVG la positiva impressione delle autorità marittime iraniane sulle opportunità offerte dal porto di Trieste.

Di conseguenza, "a breve - ha affermato Zeno D'Agostino - potrebbe essere siglato tra Pmo e porto di Trieste un "memorandum of understanding" per uno scambio reciproco di esperienze, "best practises" e competenze, finalizzato anche alla formazione dei manager delle diverse realtà portuali iraniane nei settori dell'infrastrutturazione degli scali, l'attività di carico/scarico merci e passeggeri, le attività logistiche collegate alla portualità, i temi della sicurezza (safety & security), le attività antincendio", facendo anche perno sul recente accordo siglato tra l'Autorità portuale giuliana e l'ateneo triestino.

"Siamo disponibili ad iniziare quanto prima queste collaborazioni tecniche con il Friuli Venezia Giulia e Trieste", ha affermato in conclusione Jalil Eslami, e uno schema di testo d'accordo è già stata abbozzato, grazie alla collaborazione dell'Ambasciata d'Italia a Teheran, guidata da Mauro Conciatori.

Iran: Serracchiani, via a collaborazioni per Porto Trieste

Incontri a Teheran con Iranian Shipping Lines e Pmo

13 gennaio, 00:39



(ANSA) - TRIESTE, 12 GEN - "Due incontri importanti, per il Fvg e il porto di Trieste, ma anche per tutto il nostro Paese, avendo avviato, oggi a Teheran, interessanti collaborazioni con il Governo iraniano e Iranian Shipping Lines, proficue anche per lo stesso Iran in relazione al venire meno delle sanzioni. Per il Fvg si tratta di 'recuperare' un passato significativo di traffici dall'Iran verso lo scalo di Trieste: sarebbe un ritorno importante, per il nostro presente e soprattutto per il futuro".

E' il commento della presidente Fvg Debora Serracchiani ai colloqui con il presidente di Iranian Shipping Lines, Mohammed Saeidi, e il vicedirettore Organizzazione marittima e portuale/ Pmo (dipendente dal ministero dei Trasporti), Jalil Eslami.

Serracchiani ha parlato di "gradissimo interesse ed estrema concretezza nelle proposte" e del ruolo dello scalo giuliano che potrebbe candidarsi a "punto di riferimento per uno sviluppo dei traffici iraniani verso l'Europa, in primis, il Centro ed Est Europa, e il Mediterraneo".

Iranian Shipping Lines è interessata a "soluzioni diverse rispetto allo scalo di Genova, cercando nuove prospettive sull'Adriatico e, dunque, iniziando un dialogo con Trieste, con una possibile presenza diretta della compagnia iraniana nello scalo giuliano", ha commentato il Commissario dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino.

"Dopo le rimozioni delle sanzioni - ha ribadito Saeidi - l'Italia e le imprese italiane rappresentano la priorità delle nostre relazioni commerciali, prima di quelle con quelle Francia e Germania".

La riunione con Pmo, organizzazione che fa capo direttamente al dicastero iraniano dei Trasporti, sviluppatasi per una valutazione complessiva dell'incremento dei traffici commerciali tra i porti meridionali dell'Iran (in particolare Bandar Abbas, sullo stretto di Hormuz) e Trieste, ha quindi ribadito alla delegazione FVG la positiva impressione delle autorità marittime iraniane sulle opportunità offerte dal porto di Trieste.

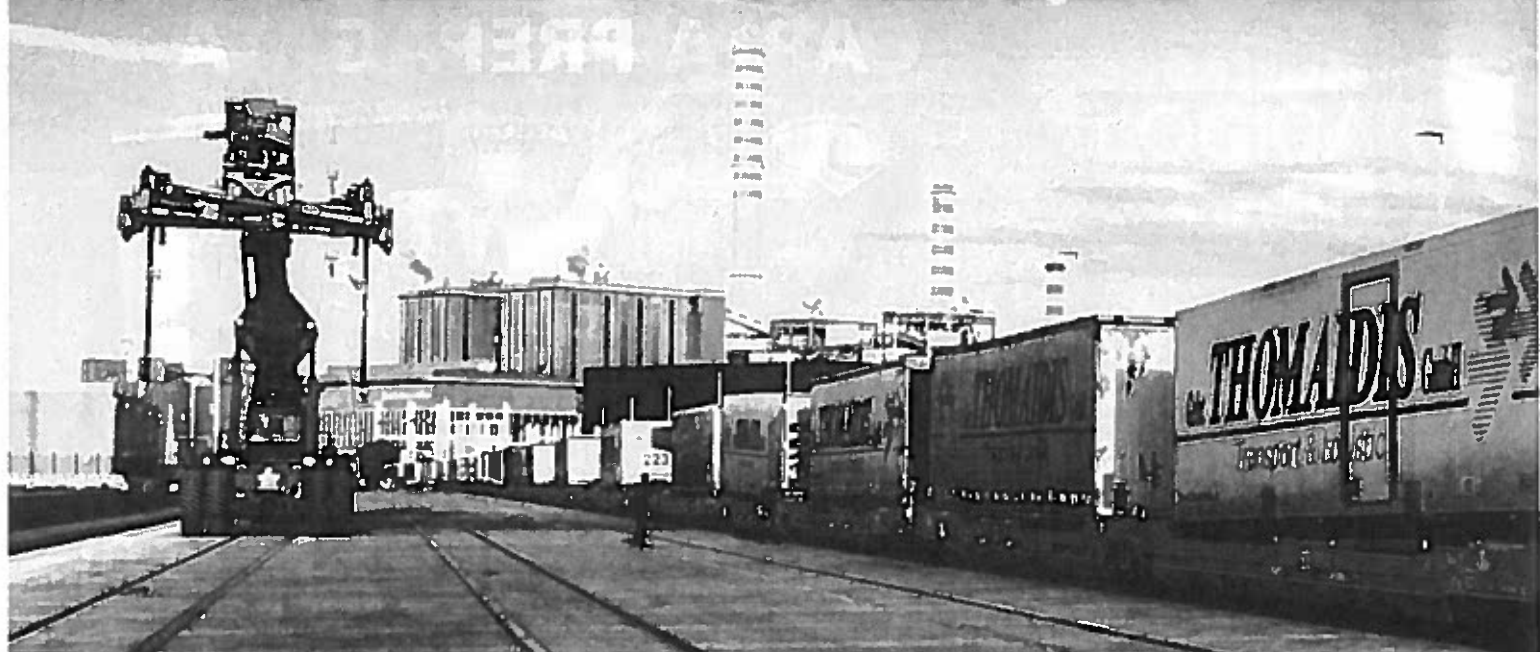
- segue

Di conseguenza, "a breve - ha affermato Zeno D'Agostino - potrebbe essere siglato tra Pmo e porto Trieste un 'memorandum of understanding' per uno scambio di esperienze, "best practises" e competenze, per formare manager iraniani nella infrastrutturazione degli scali, attività di carico/scarico merci e passeggeri, attività logistiche collegate alla portualità, sicurezza (safety & security), attività antincendio", facendo anche perno sul recente accordo siglato tra l'Autorità portuale giuliana e l'ateneo triestino.

"Siamo disponibili ad iniziare quanto prima queste collaborazioni tecniche con il Friuli Venezia Giulia e Trieste", ha affermato in conclusione Jalil Eslami, e uno schema di testo d'accordo è già stata abbozzato, grazie alla collaborazione dell'Ambasciata d'Italia a Teheran, guidata da Mauro Conciatori.

(ANSA).

INTERMODAL



È il più veloce, il più "verde" e il più efficiente servizio di collegamento tra l'Europa Centrale (Francoforte) e la Grecia, è l'unico interamente intermodale capace di coniugare il trasporto marittimo e ferroviario ed è, a tutti gli effetti, un ponte gettato a Venezia tra le economie e i mercati europei

A cura della redazione

È partito lo scorso novembre dal terminal Autosca-
de del Mare di Fusina (Porto Marghera, Venezia)
il primo treno dal porto di Venezia per Francoforte per
il trasporto di trailer (camion senza motore) via Brennero
fino ai mercati dell'Europa Centrale. Con questo nuovo
servizio, i corridoi di trasporto trans-europei trovano, al-
travaso il "porto-corridoio Brennero-Venezia", la loro na-
turale prosecuzione nelle Autosca-
de del Mare e sfruttano
il potenziale commerciale del Mediterraneo Orientale. La
nuova catena logistica è stata attivata a tempo record, a
soli 3 giorni dal collaudo del revamping della linea ferro-
viaria, con un primo treno lungo oltre 500 metri che
porta 13 carri (per 26 trailer).

FREQUENZA SETTIMANALE

Un servizio che ci prevede possa già a breve raddoppiare
l'attuale frequenza settimanale sfruttando la velocità di

un collegamento che in soli 3 giorni è capace
di consegnare le merci direttamente sui mercati
di riferimento. Molte aziende europee e l'Unione
Europea stessa sono infatti sempre più attente,
non solo all'efficienza delle catene logistiche,
ma anche alla componente ambientale preferen-
do ed incentivando l'uso di servizi ferroviari e di
collegamenti multimodali per il trasporto delle
merci all'interno dei paesi dell'Ue.

PORTO MARGHERA

Porto Marghera ricomincia così a sfruttare il patri-
monio infrastrutturale di 135 Km di ferrovie, 40
km di strade, 7 km di fibra ottica, 12 Km di
banchine operative accumulato in cento anni
di storia e rimasto inutilizzato per decenni.
Dopo un primo recupero dell'accessibilità

nautica, grazie agli escavi dei canali portuali
(fino a -11,50mt) e in attesa della soluzione
definitiva affidata alla piattaforma d'allura,
dopo aver ritrovato accessibilità stradale e
di navigazione interna fino a Mantova, Vene-
zia ritrova oggi anche parte della sua acces-
sibilità ferroviaria a livello internazionale,
grazie al revamping della linea ferroviaria
per Fusina inutilizzata dagli anni '70 quando
veniva adoperata per trasportare alluminio e
bauxite. "Il nuovo collegamento sfrutta la ge-
ografia vincente dello scalo veneziano a bene-
ficio dell'intero Nordest, dell'Italia e dell'Europa.
Il mercato dell'intermodale puro (nave + treno) ha
un enorme potenziale che oggi sfrutta i trailer traspor-
tati dalle navi-ro-ro e che domani si accompagnerà con
l'innalzamento via ferrovia anche dei container. Un potenziale

MOOD

L'opinione di Guido Grimaldi

"Il collegamento intermodale Francoforte-Venezia-Patrasso è un esempio di best practice in ambito paneuropeo", dichiara Guido Grimaldi, Corporate Commercial Director Short Sea Shipping, Grimaldi Group. "Attraverso questa iniziativa, le società di trasporto europee e non, potranno usufruire di un servizio di trasporto veloce, puntuale, economico, sicuro, nonché ambientalmente compatibile tra il cuore dell'Europa e il Mediterraneo Orientale, via lo scalo di Marghera, grazie all'utilizzo di due navi ro/ro la cui capacità di carico ha rivoluzionato il traffico merci rotabili sulle tratte adriatiche Italia-Grecia. Essendo il servizio dedicato esclusivamente al traffico merci, non sarà soggetto a limitazioni di capacità di carico nella stagione estiva, che sono tipiche di navi miste merci/passeggeri, e permetterà di accelerare quel processo di 'trailerizzazione' che il nostro Gruppo sta portando avanti negli ultimi anni", conclude Guido Grimaldi.

che si esprimerà completamente una volta realizzato il sistema portuale oltimare, onshore che ridara a Venezia l'accessibilità nautica di cui ha bisogno e l'efficienza che l'Italia e le imprese del nord-est reclamano", commenta Paolo Costa, Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia.

GRIMALDI PROTAGONISTA

Il treno, organizzato e commercializzato dalla società Kombiverkehr e commissionato dalla società di autotrasporto greco-ledesca Thomaids Grimbil, raccoglie le merci a Francoforte e parte via Brennero il venerdì per Venezia (Fusina) dove scarica e ricarica le merci con destinazione Grecia. Da lì i trailer sono imbarcati su navi ro/ro del Gruppo Grimaldi il quale opera un servizio di rotto, con frequenza bisettimanale, tra Venezia e

Patrasso. Le due navi ro/ro impiegate dal gruppo partenopeo sulla linea hanno ciascuna una capacità di circa 220 trailer. Di ritorno, le merci provenienti dalla Grecia e sbarcate a Fusina dalle navi del Gruppo Grimaldi sono caricate, il sabato, sul treno con destinazione la Germania e da lì verso altre località nord europee. "Il terminal di Fusina oggi completa la sua prima fase di avviamento con l'attivazione della linea ferroviaria e l'operatività di quello scambio intermodale che lo rende un unico in Italia ed una piattaforma efficiente e interessante per i grandi operatori della logistica. L'arrivo del treno consente di avviare quel processo di creazione di nuove rotte che, sfruttando le economie date dalla combinazione ferro/ gomma/ nave, apre per Venezia e il Nordest

nuovi mercati" spiegano il Presidente di Venice RoPort Mos Gianfranco Zoletto e l'amministratore delegato Maurizio Boschiero.

PIATTAFORMA LOGISTICA ALL'AVANGUARDIA

Il terminal di Fusina è il primo terminal italiano ideale per essere un'efficiente piattaforma logistica dove si incontrano e si interscambiano modalità differenti di trasporto. Supporta infatti il tradizionale traffico di veicoli e passeggeri in imbarco e sbarco da navi fregatino, ma integra in modo efficiente il trasporto di container, trailer, casse mobili da nave a treno e viceversa grazie alla presenza di 4 binari di lunghezza compresa tra 590 e 700 metri. Fusina diventa quindi l'approdo ideale per collegare i mercati del Nord e Centro Europa con quelli dei Paesi allacciati sul Mediterraneo.



Genova, parte lo svincolo telematico / FOCUS

Genova - Più veloce il transito delle merci in porto.

Genova - Si scrive smaterializzazione dei buoni di consegna, ma si legge transito più veloce delle merci in arrivo nel porto di Genova. Dopo tre anni si è conclusa la fase di test e diventa operativa la nuova procedura che consentirà in futuro di eliminare 600 mila documenti cartacei, oltre a velocizzare il lavoro degli agenti marittimi e degli spedizionieri genovesi nello scalo del capoluogo ligure che sarà il primo in Italia ad adottare il sistema dello svincolo telematico. Si parte con due agenzie marittime, China Shipping e Cma Cgm, che rappresentano già una buona fetta del traffico import dello scalo, poi progressivamente la procedura si allargherà. Finora il fattorino dello spedizioniere doveva recarsi negli uffici dell'agenzia marittima, mettersi in coda al bancone degli svincoli, aspettare la verifica dei documenti per il rilascio del buono di consegna e pagare il servizio. **Dopodichè il buono di consegna doveva essere portato al varco portuale prima di essere consegnato all'autotrasportatore che materialmente doveva ritirare il contenitore.** Adesso questi passaggi potranno avvenire senza spostamenti fisici e senza carta. «Il processo di svincolo telematico - spiega l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova - rappresenta l'estensione del più vasto sistema telematico portuale a livello nazionale e ne completa le finalità: smaterializzazione della documentazione cartacea e velocizzazione dei tempi di transito delle merci all'interno dell'area portuale».

- segue

È l'inizio di un cambio epocale», commentano i segretari di Assagenti e Spediporto, Massimo Moscatelli e Gianpiero Botta, amministratori delegati di Hub telematica - la società partecipata dalle due associazioni che ha sviluppato il sistema per l'invio telematico dei buoni di consegna - al lavoro dal primo giorno su tutto l'assetto organizzativo. La rivoluzione per ora è limitata alle prime due agenzie che sono partite, ma il processo è iniziato. «Il bancone per la consegna dei documenti è sempre stato un punto nevralgico nel rapporto fra agenti e spedizionieri. Questa nuova procedura ci aiuterà ad ottimizzare il ciclo documentale di rilascio delle merci e a diminuire le situazioni di attrito», spiega Gianfranco Gazzolo, managing director di China shipping Italy agency. Soddisfatto l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova: «Il processo di svincolo telematico rappresenta l'estensione del più vasto sistema telematico portuale a livello nazionale e ne completa le finalità: smaterializzazione della documentazione cartacea e velocizzazione dei tempi di transito delle merci all'interno dell'area portuale». **«Per adesso ci sarà una fase di interregno, un sistema misto, ma diverse altre agenzie stanno ultimando i test e nel giro di poco tempo contiamo di farle entrare in produzione»**, riprende Moscatelli che sottolinea anche l'aspetto della sicurezza, perché con il sistema telematico si eviterà la contraffazione dei buoni di consegna e degli ordini di trasporto. «È anche un cambiamento culturale - sottolinea Botta -: l'utilizzo dei fattorini per le procedure è radicato, ma ora potranno essere impiegati in altre mansioni».

Porti: Genova; parte svincolo telematico delle merci

Primo in Italia, eliminati 600.000 documenti cartacei a regime

13 gennaio, 00:31



(ANSA) - GENOVA, 12 GEN - Si scrive smaterializzazione dei buoni di consegna, ma si legge transito più veloce delle merci in arrivo nel porto di Genova. Dopo tre anni si è conclusa la fase di test e diventa operativa la nuova procedura che consentirà in futuro di eliminare 600 mila documenti cartacei, oltre a velocizzare il lavoro degli agenti marittimi e degli spedizionieri genovesi nello scalo del capoluogo ligure che sarà il primo in Italia ad adottare il sistema dello svincolo telematico. Si parte con due agenzie marittime, China Shipping e Cma Cgm, che rappresentano già una buona fetta del traffico import dello scalo, poi progressivamente la procedura si allargherà. Finora il fattorino dello spedizioniere doveva recarsi negli uffici dell'agenzia marittima, mettersi in coda al bancone degli svincoli, aspettare la verifica dei documenti per il rilascio del buono di consegna e pagare il servizio.

Dopodiché il buono di consegna doveva essere portato al varco portuale prima di essere consegnato all'autotrasportatore che materialmente doveva ritirare il contenitore. Adesso questi passaggi potranno avvenire senza spostamenti fisici e senza carta. "Il processo di svincolo telematico - spiega l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova - rappresenta l'estensione del più vasto sistema telematico portuale a livello nazionale e ne completa le finalità: smaterializzazione della documentazione cartacea e velocizzazione dei tempi di transito delle merci all'interno dell'area portuale". "E' l'inizio di un cambio epocale", commentano i segretari di Assagenti e Spediporto, Massimo Moscatelli e Gianpiero Botta, amministratori delegati di Hub telematica - la società partecipata dalle due associazioni che ha sviluppato il sistema per l'invio telematico dei buoni di consegna - al lavoro dal primo giorno su tutto l'assetto organizzativo. La rivoluzione per ora è limitata alle prime due agenzie che sono partite, ma il processo è iniziato. "Il bancone per la consegna dei documenti è sempre stato un punto nevralgico nel rapporto fra agenti e spedizionieri. Questa nuova procedura ci aiuterà ad ottimizzare il ciclo documentale di rilascio delle merci e a diminuire le situazioni di attrito", spiega Gianfranco Gazzolo, managing director di China shipping Italy agency. Soddisfatto l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale di Genova: "Il processo di svincolo telematico rappresenta l'estensione del più vasto sistema telematico portuale a livello nazionale e ne completa le finalità: smaterializzazione della documentazione cartacea e velocizzazione dei tempi di transito delle merci all'interno dell'area portuale".

- segue

"Per adesso ci sarà una fase di interregno, un sistema misto, ma diverse altre agenzie stanno ultimando i test e nel giro di poco tempo contiamo di farle entrare in produzione", riprende Moscatelli che sottolinea anche l'aspetto della sicurezza, perché con il sistema telematico si eviterà la contraffazione dei buoni di consegna e degli ordini di trasporto. "E' anche un cambiamento culturale - sottolinea Botta -: l'utilizzo dei fattorini per le procedure è radicato, ma ora potranno essere impiegati in altre mansioni". (ANSA).

Porti: Genova; Rixi, autoparco è obbiettivo prioritario

Assessore, presto riunione con Commissario e categorie

13 gennaio, 00:40



(ANSA) - GENOVA, 12 GEN - "È sicuramente un nostro obbiettivo prioritario individuare un'area idonea a autoparco per il porto di Genova che probabilmente fa eccezione a livello mondiale per non essere dotato di un'infrastruttura adeguata alla sosta dei mezzi pesanti da e per lo scalo. Visto che la permanenza del commissario dell'Autorità Portuale di Genova, ammiraglio Pettorino, sarà più lunga del previsto, al contrario di quanto aveva assicurato il ministro Delrio, affronteremo la problematica dell'autoparco in un incontro con lui e coinvolgeremo anche tutte le associazioni della categoria". Lo ha detto l'assessore regionale ai Porti Edoardo Rixi, rispondendo a un'interrogazione presentata dal consigliere Vaccarezza oggi in consiglio regionale.

L'assessore Rixi ha fatto il punto sulla situazione delle aree di Campi, di proprietà di Amt e quindi del Comune di Genova, oggi adibite ad autoparco e oggetto di un progetto di vendita ad Amiu per l'insediamento di un impianto di trattamento dei rifiuti per la raccolta differenziata. "La stima delle aree sulla base a una perizia del 2013 è di 11,4 milioni di euro per circa 372 metri quadri - ha detto Rixi -. Una stima decisamente superiore ai 6 milioni inseriti a libro di Amt e che probabilmente dovrebbe essere rivista in base agli attuali valori di mercato". "L'obiettivo a breve termine è dare continuità d'uso alle aree di Campi come autoparco, anche se sono in condizioni di evidente inadeguatezza - ha specificato l'assessore regionale ai porti - nel frattempo lavoriamo per individuare aree alternative e finalmente definitive per la creazione di un autoparco a Genova". (ANSA).

Porto Genova: Rixi, incontrerò Commissario Pettorino per trovare area idonea ad autoparco per scalo

Author : com

Date : 12 gennaio 2016



(FERPRESS) – Genova, 12 GEN – “È sicuramente un nostro obiettivo prioritario individuare un’area idonea ad autoparco per il porto di Genova che probabilmente fa eccezione a livello mondiale per non essere dotato di un’infrastruttura adeguata alla sosta dei mezzi pesanti da e per lo scalo. Visto che la permanenza del commissario dell’Autorità Portuale di Genova, ammiraglio Pettorino, sarà più lunga del previsto, al contrario di quanto aveva assicurato il ministro Delrio, affronteremo la problematica dell’autoparco in un incontro con lui e coinvolgeremo anche tutte le associazioni della categoria”. Lo ha annunciato l’assessore regionale ai Porti Edoardo Rixi, rispondendo a un’interrogazione presentata dal consigliere Vaccarezza oggi in consiglio regionale.

L’assessore Rixi ha fatto il punto sulla situazione delle aree di Campi, di proprietà di Amt e quindi del Comune di Genova, oggi adibite ad autoparco e oggetto di un progetto di vendita ad Amiu per l’insediamento di un impianto di trattamento dei rifiuti per la raccolta differenziata.

“La stima delle aree sulla base a una perizia del 2013 è di 11,4 milioni di euro per circa 372 metri quadri – ha detto Rixi - Una stima decisamente superiore ai 6 milioni inseriti a libro di Amt e che probabilmente dovrebbe essere rivista in base agli attuali valori di mercato”.

“L’obiettivo a breve termine è dare continuità d’uso alle aree di Campi come autoparco, anche se sono in condizioni di evidente inadeguatezza – ha specificato l’assessore regionale ai porti – nel frattempo lavoriamo per individuare aree alternative e finalmente definitive per la creazione di un autoparco a Genova”.

La nave non parte, passeggeri ospitati a bordo per 4 giorni

Mareggiata ha impedito la partenza per Tangeri

13 gennaio, 00:50



(ANSA) - GENOVA, 12 GEN - La nave non parte da Genova per Tangeri a causa della mareggiata e così ottanta passeggeri partiti da località distanti centinaia di chilometri per imbarcarsi invece di chiedere il rimborso e tornare indietro grazie alla mediazione di Capitaneria di porto e Polmare, hanno scelto di rimanere a bordo ospiti della compagnia marittima per quattro giorni in attesa del nuovo viaggio per la città marocchina. A vivere questa esperienza i viaggiatori, per buona parte famiglie con anziani e bambini, che ieri avrebbero dovuto partire da Genova per Tangeri, in Marocco, a bordo della nuova nave Rhapsody della compagnia Gnv. Il viaggio è stato annullato per le avverse condizioni del mare tanto che la Compagnia per limitare i disagi ai passeggeri ha subito inviato sms di avviso a tutti coloro che avevano già acquistato il biglietto. Ma fra questi una parte, appunto un'ottantina di persone, partite da molto lontano erano già a Genova. Da qui la decisione della Gnv di ospitarli a bordo della nave sino a giovedì. (ANSA).

La Spezia: sbloccare i dragaggi

LA SPEZIA – Chiarimenti e interventi rapidi che, nel pieno rispetto dell'inchiesta giudiziaria in corso e quindi della individuazione di eventuali responsabilità, scongiurino da subito anche il minimo rischio di condizionare negativamente l'operatività presente e futura del porto di La Spezia. La Spezia Port Service, voce unitaria della community degli operatori portuali spezzini, scende direttamente in campo sul caso dei dragaggi, facendo scattare l'allarme e chiedendo che proprio a La Spezia, porto che ha evidenziato e subito in anticipo rispetto a molti altri porti commerciali italiani il problema delle bonifiche ambientali dei fondali marini, il sistema paese (nella legittima separazione delle sue funzioni istituzionali), fornisca una prova di grande maturità e responsabilità: portare avanti con decisione un'inchiesta giudiziaria, senza bloccare e quindi distruggere una risorsa economica strategica ed essenziale per tutta l'Italia.

"Se sono stati compiuti errori, abusi o violazioni di legge in ambiti che contiamo siano davvero circoscritti – afferma per La Spezia Port Service, Andrea Fontana, presidente dell'Associazione agenti marittimi – è giusto che siano evidenziati e sanzionati. Ma proprio La Spezia, che è riuscita a far sopravvivere il porto a quasi un decennio di decisioni e scelte contraddittorie sul tema dei dragaggi, trovandosi comunque costretta a posticipare importanti scelte di sviluppo, è pronta oggi a schierarsi compatta a difesa delle attività commerciali e marittime che fanno di questo scalo un esempio di efficienza a livello internazionale e una componente essenziale e irrinunciabile del sistema logistico nazionale ed europeo".

"Siamo convinti – ha aggiunto Flavio Borra, presidente dell'Associazione spedizionieri doganali – che proprio qui nel porto di La Spezia, per le esperienze drammatiche vissute proprio sul tema della compatibilità fra sviluppo e tutela dell'ambiente, possa maturare una nuova esperienza, unica a livello nazionale e condivisa fra le varie istituzioni, (in primis la magistratura inquirente che sta dando prova di grande equilibrio) e i privati, di salvaguardia delle realtà economiche e occupazionali anche in concomitanza con l'accertamento di eventuali responsabilità di tipo giudiziario".

Secondo La Spezia Port Service e quindi la community portuale spezzina anche il dibattito fra istituzioni (in particolare fra l'Autorità portuale e il Comune) sullo sviluppo del porto e sulle scelte di utilizzo degli spazi e delle banchine portuali, deve essere ricondotto a un valore di fondo, condiviso da tutti: le scelte e le strategie devono essere compiute in base al valore aggiunto che sono in grado di generare per il territorio; in prima battuta per il lavoro e la generazione di ricchezza che sono in grado di attivare all'interno del porto; quindi per la ricchezza, l'occupazione indotta e lo sviluppo che possono innescare in un'area estesa che sul porto gravita.

"Ciò vale per le crociere, migliorando la percezione e quindi lo sforzo per generare ricadute positive cittadine di questo business, esattamente come vale per i containers che non possono essere valutati in funzione di un loro rapido transito come elementi di sacrificio di territorio, bensì – sottolinea Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia e componente di La Spezia Port Service – come driver di sviluppo di importanti attività indotte sul territorio".

Fast Corridor Ravenna primo in Adriatico



Già partita la sperimentazione su gomma e a breve seguirà quella su ferrovia – L'impegno di Di Marco

RAVENNA – E' di questi giorni la notizia dell'avvio, il 29 dicembre scorso, del primo corridoio controllato doganale stradale, un "Fast Corridor" da Ravenna a Bologna grazie al quale si semplificano le procedure e si velocizza il trasferimento delle merci dal porto di Ravenna all'Interporto di Bologna. "Dopo circa un anno di lavoro – ricorda il presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, Galliano Di Marco – fatto anche di seminari di formazione per il personale delle aziende coinvolte, è stata avviata la sperimentazione per le merci su gomma (ma si spera presto di poter far viaggiare lungo questo corridoio anche quelle su ferrovia) e dal 29 dicembre scorso il Fast Corridor a Ravenna è realtà. L'avvio di questo corridoio, fa parte del progetto "Port of Ravenna Fast Corridor" co-finanziato al 50% dalla Commissione Europea e inserito nel programma Ten-T per sostenere il potenziamento delle infrastrutture di trasporto europee rappresenta una rivoluzione all'interno della tradizionale catena logistica intermodale internazionale e come tutte le rivoluzioni, forse, inizialmente può spaventare. Sono convinto però che si aprano, grazie alla tecnologia utilizzata – che oltre a velocizzare procedure e operazioni, garantisce anche, attraverso la completa tracciabilità delle merci, livelli massimi di sicurezza – concrete opportunità di intercettare nuovi traffici, di diversificarne i flussi e di attrarre merci a maggiore valore aggiunto, a beneficio di tutte le attività del nostro scalo. La tecnologia va sempre vista come un mezzo messo a disposizione dell'uomo, in questo caso dell'intera comunità portuale (Dogana, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, Agenti marittimi, Imprese ed Associazioni di categoria) che saprà utilizzarne positivamente, e propositivamente, le possibilità che offre per migliorare qualità dei servizi e del lavoro. Per questo l'Autorità portuale si è fatta soggetto coordinatore e facilitatore nella realizzazione di tale progetto.

Voglio ringraziare tutti i soggetti, a vario titolo coinvolti, in questo progetto: oltre a noi, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, T.C.R. – Terminal Container Ravenna SpA, Hub Telematica Scarl (partner tecnologico per lo sviluppo del Port Community System), l'Alma Mater Studiorum – Università di Bologna – Scuola Europea di Alti Studi Tributari e UIRNet SpA., che hanno contribuito in maniera determinante a questo importante risultato. Mi sia concesso un ringraziamento particolare alla Agenzia delle Dogane, al suo direttore, Giuseppe Peleggi, che ha scelto Ravenna, prima per la sperimentazione dello Sportello Unico Doganale, poi per quella dello sdoganamento in mare e infine per l'avvio, unici in Adriatico (in Italia i soli altri porti che lo utilizzano sono Genova, La Spezia e Livorno), di questo corridoio controllato doganale che diventa un importante servizio complementare allo sdoganamento in mare stesso. Basti pensare che TCR SpA, Terminal Container Ravenna, ha completato l'installazione e l'attivazione operativa dei due varchi automatizzati previsti dal progetto co-finanziato che consentono una integrazione diretta fra i sistemi informatici ed il varco nell'ottica di una futura eliminazione delle soste ed una completa dematerializzazione delle operazioni di varco. Il corridoio consente inoltre un migliore e più ampio utilizzo dei servizi forniti dal Port Community System per il coordinamento degli scambi informativi fra i soggetti attuatori del corridoio doganale controllato (gestore della missione, autotrasportatore, UIRNET, Agenzia delle Dogane, gestore del magazzino di T.C. di sbarco, gestore del magazzino di T.C. di destinazione, GdF, Agenzia marittima). La fase di sperimentazione del corridoio è stata possibile grazie non solo all'impegno dei partner di progetto, ma soprattutto alla disponibilità operativa della società Cogefrin Logistic Bulk Terminal Srl che è il gestore della missione del nuovo corridoio e di CONSAR Ravenna che ha curato il trasporto dei contenitori lungo il corridoio controllato. E anche a questi va il mio ringraziamento per il lavoro svolto".

I SINDACATI CGIL CISL UIL DEI TRASPORTI

«I porti toscani restino uniti, la Regione deve farsi sentire»

LIVORNO

I porti di Livorno, Piombino e Marina di Carrara devono rimanere insieme e la Regione Toscana deve farsi «garante dell'unità del sistema portuale toscano». Tornano a chiederlo i sindacati Cgil Cisl Uil regionali del settore trasporti (Filt, Fit e Uiltrasporti), ricordando che «la Corte Costituzionale ha stoppato la riforma della portualità avviata dal governo, perché in contrasto con il Titolo V della Costituzione». Si tratta di «materia concorrente» e dunque «non può mancare il coinvolgimento diretto delle Regioni».

Bisogna «dare continuità» a questo schema sistemico che comprende i tre porti toscani in un'unica realtà, aggiungono Filt, Fit e Uiltrasporti: servono perciò «finanziamenti adeguati e mirati, ma anche con strumenti specifici ed utili, come gli accordi di programma (magari coordinati) o come il recente

protocollo regionale per la sicurezza nel lavoro portuale, siglato il 22 dicembre».

Ma i tre sindacati regionali puntano il dito: dopo l'accordo tra Livorno e Piombino di settembre e la lettera inviata dalle istituzioni della provincia di Massa e Carrara alle autorità nazionali e regionali per chiedere che «anche il territorio di Massa Carrara, in particolare il porto di Marina di Carrara, rimanesse parte integrante del sistema dei porti toscani» - si afferma - «è calato il silenzio delle istituzioni regionali, nonostante le numerose sollecitazioni avanzate anche dalle organizzazioni sindacali territoriali e regionali».

Filt, Fit e Uiltrasporti sono «sempre più convinti» che «solo tenendo insieme le realtà logisticamente integrabili, omogenee per territorio e dipendenza amministrativa, si possano vincere le sfide del futuro, per creare occupazione, quindi buone opportunità per i nostri giovani».

PORTO » DOPO UNA SERIE DI RINVII

Maxi-Darsena, il bando finalmente vola a Bruxelles

In vista la pubblicazione dell'avviso per raccogliere manifestazioni di interesse
Le cordate dovranno superare soglie di fatturato, capitale e traffici container

di Mauro Zucchelli
a LIVORNO

Ancora poche ore e poi finalmente il bando della maxi-Darsena Europa prenderà il volo per Bruxelles e, dopo il vaglio formale degli euro-burocrati, finirà nero su bianco sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (e, successivamente, su quella nazionale). «È uno dei più grossi progetti pubblico-privati della storia recente di questo Paese: stiamo parlando di qualcosa che vale complessivamente 800 milioni di euro», dice

per quattro anni al timone livornese come presidente e ora da maggio come commissario già al secondo mandato (con scadenza a maggio).

Partirà il bando: e questo è un passo in avanti, dopo che il varo del primo round era stato annunciato inizialmente in aprile, con un eccesso di ottimismo da parte del governatore Enrico Rossi alla vigilia delle elezioni. Poi si era man mano sciolati verso maggio, quindi agli inizi dell'estate, e dunque alla ripresa dopo ferragosto, infine in ottobre-novembre e via elencando...

L'ultimo intoppo era stata la lunga attesa della convenzione con l'Autorità anti-corruzione dell'ex pm Raffaele Cantone. Cantone aveva chiesto collaborazione, lo staff di Cantone aveva chiesto di sottoscrivere in via preliminare una

convenzione-quadro, ma dopo che Palazzo Rosciano l'aveva rispedita indietro debitamente firmata, tutto era finito nel limbo. Colpa probabilmente del fatto che sull'Autorità anti-corruzione si è scaricata una valanga di richieste da tutta Italia.

Alla fin fine Gallanti ha rotto gli indugi: la convenzione con Cantone ancora non c'è ma intanto viene fatta partire la pubblicazione del primo round del bando.

Già, perché in realtà - così come accade per la privatizzazione della Porto 2000 - il maxi-bando è composto di due momenti distinti. Adesso, in questa prima fase, andrà alla ricerca di manifestazioni d'interesse: da parte di grandi cordate intenzionate a investire nel progetto della Darsena Europa. Con alcuni sharramenti: da un lato, quelli economici (fatturato e capitale sociale oltre una certa soglia); dall'altro, quelli tecnico-strutturali (a cominciare da un certo standard di movimentazione di merci negli ultimi anni).

Passerà al vaglio i requisiti e poi agli ammessi alla seconda fase invierà la lettera con l'invito a presentare l'offerta formale. E in questo secondo round che si concretizza la gara vera e propria, e dunque è essenziale l'"occhio" dell'équipe di Cantone: con quest'argomento il livornese ha ritenuto di poter

far decollare il maxi-bando prima dell'ok definitivo dell'Anti-Corruzione.

È ovvio che i pool di investitori possono comporsi come meglio credono ma non ci vuol molto per dedurre che le cordate saranno composte da gruppi specializzati in terminal portuali (in grado di avere know how e relazioni per gestire la futura maxi-Darsena), da colossi del settore costruzioni (che abbiano esperienza nei grandi appalti infrastrutturali) e da giganti della finanza (capaci di mettere a disposizione il carburante finanziario per far girare il "motore").

Del resto, è proprio questo l'identikit di quanti finora hanno avuto un qualche contatto su quest'argomento con l'Autorità labronica: a Bruxelles emissari del quartier generale lussemburghese di Bank of China, di Monte Paschi e della Cassa Depositi e Prestiti francese, manager di Ohl Concessiones (azionista di Aberdus) e di Jan De Nul, gruppo del Benelux già impegnato nel Canale di Panama ma anche nella realizzazione di porti ai Caraibi e a Dubai; in Fortezza Vecchia i funzionari di banche (Intesa, Inge e Banco Popolare), big delle grandi costruzioni (Astaldi e Condotte) e della portualità internazionale (Port of Singapore) sulla piazza londinese, di nuovo gli uomini di Astaldi e poi quelli di Msc, della Porto di Dubai.

Sia chiaro, la Darsena Europa è ancora da costruire ed è

da vedere se di fronte a un project financing di tale portata ci sarà chi si farà avanti. Sta di fatto che la maxi-Darsena è finita, con una intervista a Gallanti, anche sul Lloyd's List, bibbia informativa del settore in campo internazionale. Si tradurrà poi in gru e banchine? Lo vedremo.

C'è il rischio che il maxi-progetto livornese finisca sotto le forchici della "project review" del prof. Cascetta che ha il compito di selezionare la spesa su grandi infrastrutture? A dire il vero, il ministro Delrio ha fatto fuoco e fiamme contro il moltiplicarsi di progetti ma Livorno può contare: 1) su un accordo di programma firmato in persona dal premier Renzi; 2) sul fatto che c'è un rilevante esborso di denaro pubblico ma in buona parte arriva da canali extragovernativi; 3) è rilevante l'impegno chiesto agli investitori privati: 4) non si tratta solo di aggiungere un terminal container (bensì di riorganizzare il porto consentendo a Livorno di non restare tagliato fuori dai traffici container e, al tempo stesso, consentendo di dare risposta al boom delle "autostrade del mare" mettendo a disposizione la Darsena Toscana.

Il cuore della riorganizzazione che verrà è proprio questo: riorganizzare il polo del porto (camion e rimorchi via mare). Ma intanto gli operatori sono diventati cinque. E allora? «Puntiamo su un coordinamento tramite le reti d'impresa», dice Gallanti.

- segue



GALLANTI: IN ANTICIPO SUI TEMPI PREVISTI

A giugno sarà pronta la direttissima Fs fino alle banchine

dalla plancia di comando al primo piano di Palazzo Rusciano, dice di aver messo il porto sulle ferrovie: un modo di dire piuttosto livornese per accreditare una prospettiva di sicuro successo. In realtà, i binari ci sono davvero: roba da non crederci se non fossero sotto gli occhi di chi percorre la sottile striscia di terra fra la Darsena Toscana e la Vasca di Colma-

ta. Incredibile a dirsi, anche perché le Ferrovie hanno alle spalle decenni di interventi mancati nel nostro territorio più la beffa del collegamento con l'interporto sul quale non passa un treno neanche a pagarlo oro. «E invece stavolta - giura Gallanti - sono perfino in leggero anticipo sulla tabella di marcia». A giugno la Darsena Toscana (Tdt e Lorenzini) potrà spedire i container direttamente

dalla banchina, senza più dover affrontare l'intoppo della stazione del Calambrone: si andrà dritti sulla rete ferroviaria nazionale anziché esser costretti ad aspettare i tempi morti della manovra. «Saremo uno dei pochi porti del Mediterraneo ad avere una tal infrastrutturazione ferroviaria», dice Gallanti - nel Nord Europa Anversa ha costruito su questo la propria fortuna».



Porto: il terminal Tdt e la vasca di colmata visti dall'alto (Marzi Pentafoto)



La nuova ferrovia che entra in Darsena Toscana (Marzi Pentafoto)

Salvadori, bacino senza pace

A febbraio andrà in Darsena Calafati, ma si teme che non abbia spazi sufficienti



LIVORNO – E' l'unico bacino di carenaggio che ancora è in grado di funzionare nel porto labronico: ed è un bacino galleggiante ... peripatetico, nel senso che da anni continua ad essere spostato, con i comprensibili disagi del cantiere Salvadori che lo gestisce. Adesso tuttavia sembra che sia arrivata la sua ultima e definitiva destinazione: dal Magnale era stato trasferito alla calata Bengasi in attesa che fosse dragata la Darsena dei Calafati dove è destinato. Il dragaggio della Darsena sta per essere completato, secondo l'ingegner Pribaz (Authority portuale) a metà febbraio: e da quel momento il bacino potrà essere spostato davanti al cantiere, nella sua destinazione definitiva. La comunicazione ufficiale è già partita da palazzo Rosciano, i Salvadori si stanno attivando per le pratiche burocratiche (demanio, allacci, etc.) per non perdere tempo prezioso.

Tutto bene dunque? Sembra proprio di no: perché quasi in contemporanea con la comunicazione che il bacino potrà essere spostato nella Darsena dei Calafati, un settore di banchina della darsena stessa, con circa 800 metri quadrati di area, è stato recintato dal personale dell'Autorità portuale, sembra con l'obiettivo di destinarlo a un qualche traghetto ro/ro. E' noto e ripetuto che la "coperta" per i ro/ro è troppo corta e l'Authority sta cercando di moltiplicare i pani e i pesci per trovar spazi alla ulteriore domanda. Ma la soluzione dell'area appena recintata viene a interferire pesantemente con l'utilizzo del bacino galleggiante dei Salvadori, perché una volta piazzato nella nuova locazione se l'area recintata dovesse essere permanentemente occupata da una nave impedirebbe l'imbarco di mezzi più lunghi di una cinquantina di metri sul bacino. E l'impianto è invece in grado di operare con navi fino 110 metri almeno. Insomma, una limitazione inaccettabile, che è stata fatta presente all'Autorità portuale: e sulla quale si aspetta una risposta che tranquillizzi sia il cantiere Salvadori sia i tanti clienti che se ne servono, alcuni dei quali in lista di attesa per lo spostamento dell'impianto.

MALTEMPO

**Il vento ferma
per un giorno
i porti toscani,
paura e tre feriti
nella regione**



La mareggiata a Livorno

in pagina 11 **Colosimo**

Vento record, fermi anche i porti

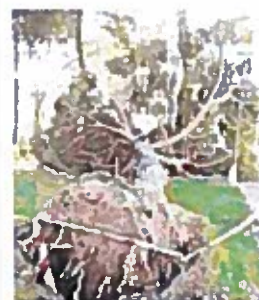
Libecciate sulla costa, tutti a terra a Livorno. Tre feriti, uno grave nell'Aretino

LIVORNO È il mare a dare la fotografia del principale disagio causato dai fortissimi venti che hanno soffiato ieri su gran parte della regione, col porto di Livorno bloccato l'intera giornata per il libeccio. Ma non solo: due feriti lievi in Lucchesia, mentre sembrano più gravi le condizioni di un sessantenne travolto da un ramo a Pergine Valdarno, nell'Aretino.

Il libeccio ha sfiorato i 150 km/h in mare aperto creando onde alte 12 metri, all'altezza della Gorgona, e raffiche oltre i 100 a Livorno, che hanno imposto la chiusura del porto per tutto il giorno. Voti a singhiozzo per lo scalo fiorentino di Peretola, e un colpo duro anche per l'agricoltura, secondo la Coldiretti, che ha registrato decine di serre scoperciate. Al porto di Livorno un vento record, con una punta massima di 118,5 chilometri orari, e le onde intense hanno creato la rottura di una feritoia. Sul viale di Antignano è stato chiuso un tratto di passeggiata. Il mare ha colpito anche la Terrazza Mascagni dove è crollato un candelabro storico in ghisa. Oltre un centinaio le



I bagni del lungomare di Livorno invasi dalle mareggiate provocate dal libeccio



Un albero stradicato dalle raffiche ventose a Marina di Pisa



chiamate ricevute dai vigili del fuoco soprattutto per cedimenti di alberi, cartelloni pubblicitari,intonuio e grondaie. Navigazione ferma per tutta la giornata, con i collegamenti interrotti per la Sardegna, Corsica e l'isola di Capraia; solo nel pomeriggio è riuscita a partire la nave «Wonder». Problemi anche nella provincia di Livorno, con la caduta di alberi su campate elettriche aeree di media tensione che ha causato disservizi tra i comuni di Piombino, Camphigia Marittima e San Vincenzo.

I traghetti fermi al porto di Livorno solo nel pomeriggio: una nave è riuscita a lasciare la banchina

È finita bene la disavventura di ieri mattina ad Altopascio (lucca): qui è caduto un grosso pino sulla strada, proprio dove stavano transitando due auto. L'albero le ha travolte distruggendone una ma con lievi ferite per i conducenti. Qualche problema per i forti venti anche in Versilia: un grosso pino è crollato in Darsena a Viareggio, mentre nelle zone del molo è esondato in parte il canale Burlamaeca. La sabbia portata dal vento, invece, ha invaso le strade e la passeggiata, costringendo i vigili a deviare il traffico in diversi punti.

Oltre 70 complessivamente gli interventi dei vigili del fuoco nel Pisuno, in città, sul litorale e nell'entroterra. Tegole e tetti un po' ovunque; il Viale D'Annunzio che porta a Marina di Pisa è stato chiuso fino al tardo pomeriggio, perché invaso dal legname. Sulla costa infine hanno funzionato le barriere, anche se l'acqua ha raggiunto piazza delle Riforme senza però creare danni.

Cinzia Colosimo
(ha collaborato Simone Dinelli e Simone Lanari)

© RASSEGNA STAMPA

la BURRASCA

Un vento da record Danni e traghetti ko

Raffiche a 118 chilometri orari: 140 chiamate ai vigili del fuoco

Nella notte tra lunedì e martedì i valori più alti dal 2008: onde alte 6,7 metri a Gorgona e richieste d'intervento in tutti i quartieri

di **Alfredo Faetti**
LIVORNO

«I livornesi il vento ce l'hanno nel dna» dice un volontario della Protezione civile che ha appena passato la notte in bianco. «Ma le maniche rimboccate e sta dando uno sguardo alla voragine che il mare ha creato sulla passeggiata lungo il viale Antignano: uno dei tanti segni che il libeccio (poi girato a Ponente) ha lasciato a Livorno. «Certo, raffiche simili non si vedevano da anni - continua il volontario - Ma tutto sommato è andata bene». I numeri forniti dalle autorità di controllo parlano di raffiche fino a 118,5 chilometri orari, con onde pari a 6,7 metri alla boa di Gorgona: da quanto è stata messa, nel 2008, non si era mai registrata una cosa simile. Insomma, numeri da record (l'evento è stato classifica-

to come "fortunale"), ma che comunque non ha portato grossi disagi in città ma una serie di «microinterventi», come li definiscono i vigili del fuoco.

Loro sono i primi a capire che sarà una notte di passione. La Regione Toscana già domenica sera ha emesso un'allerta meteo e come il vento inizia a soffiare più forte - a partire dal pomeriggio di lunedì - arrivano le prime chiamate al centralino della sala operativa: per lo più cittadini che raccontano di pezzi d'intonaco venuti giù e di infissi che iniziano a cedere, ma fino all'ora di cena tutto sembra sotto controllo. Poi però sale la spinta da sud ovest del libeccio e in serata la situazione si fa più critica: al porto saltano le corse dei traghetti, compresi quelli per la Sardegna e il debutto della Zeus Palace della Grimaldi, mentre in tutti i quartieri crollano ramie cartelli pubblicitari.

Il centralino dei vigili del fuoco diventa rovente: dalle 20 di lunedì alle 8.30 di ieri le chiamate arrivate sono 143. Finestre spaccate, cassonetti rovesciati, cartelli pubblici franati in strada o peggio su auto parcheggiate; intonaco sbriciolato sull'asfalto, rami caduti, grondaie pericolanti. Le segnalazioni arrivano un po' dappertutto, ma si concentrano soprattutto nel centro e nella zona fronte mare. Sulla terrazza Mascagni uno dei candelabri in ghisa cade e si spezza in due, mentre si apre anche una piccola buca sulla pavimentazione, probabilmente dovuta ad uno sifonamento, ovvero al

mare che si è ritirato lasciando un vuoto nel sottosuolo. Lo stesso effetto, secondo la Protezione civile, che ha portato ad una frattura di circa 50 metri sulla passeggiata a mare in viale Antignano, su cui i tecnici torneranno stamani per un sopralluogo.

Intanto i vigili del fuoco intervengono per tutta la notte e la giornata là dove serve una messa in sicurezza: in un condominio in via Giotto, ad esempio, visto che una parte del cornicione della sua facciata è finito nel parco Baquis, che verrà chiuso dalla polizia municipale; oppure in viale Sauro, dove i vigili hanno tagliato preventivamente i rami pendenti dagli alberi (stesso procedimento a Quercianella). Tutti gli uomini vengono quindi dispiegati sul territorio, accompagnati dalla Protezione civile e dalla municipale, ma non bastano: le segnalazioni al centralino continuano. «Il vento ha rotto la mia finestra e i vetri stanno cadendo in strada» spiega un livornese al telefono. «Una persiana è finita sul cofano della mia auto» dice un altro.

Intorno alle 2 sono arrivate le raffiche più forti, quelle che sfiorano i 120 chilometri orari. Raffiche fortissime ma alternate ed è proprio questo a mettere al sicuro Livorno da danni maggiori: il vento della notte scorsa non ha soffiato costantemente con la stessa potenza, ma ha raggiunto delle raffiche incredibili per poi attenuarsi.

E poi c'è stata la mareggiata. Durante la notte scorsa, co-

me detto, la boa di Gorgona ha fatto registrare picchi di 6,7 metri, un valore mai raggiunto dal 2008 (anno in cui sono stati installati i nuovi sensori) ad oggi. E se queste sono quelle più vicine alla costa, il consorzio Lanina spiega che al largo della boa «con buona approssimazione le onde più alte hanno raggiunto anche 10-12 metri». Quelle più vicine alla costa invece arrivano a quattro metri e tanto basta per far arrivare l'acqua su viale Italia, che comunque non è stato chiuso se non per un breve lasso di tempo.

Vento record, mareggiate mostruose. Troppo grandi anche per i traghetti attraccati al porto, che sono rimasti fermi ai moli per tutta la mattinata di ieri. Non ne è salpato nessuno: né per la Sardegna né per la Corsica. Il mare all'alba di ieri è ancora troppo grosso e i sette rimorchiatori in servizio sono impegnati a tenere in sicurezza le banchine. Senza il loro aiuto, navi e traghetti non sono in grado di lasciare il porto e tutti i collegamenti saltano. Un traghetto in arrivo dalla Sardegna, ad esempio, viene dirottato su Piombino, mentre la Corsica Vittoria annulla la partenza in programma per ieri pomeriggio rimandandola a questa mattina.

Con il passare delle ore però il vento cambia potenza e pelle: intorno alle 13 di ieri la forza scende a circa sessanta chilometri orari e la spinta arriva da ovest, passando dal libeccio al ponente. Al porto riprendono allora le corse per le iso-

- segue

le: intorno alle 14.30 salpa per Olbia la Moby Wonder e due ore dopo la segue la Via Adriatico della Tirrenia per Cagliari. Anche la Zeus Palace riuscirà finalmente a battezzare il suo primo viaggio. In città intanto si contano i danni, con interventi di messa in sicurezza di grondaie e intonaco e tagli preventivi agli alberi portati avanti dai vigili del fuoco, che non riusciranno a fermarsi un attimo. Anche perché, nel tardo pomeriggio, viene confermata l'allerta meteo per la notte. Non bastasse quella appena trascorsa



Il viale Italia ieri mattina chiuso e lavato dai detriti (foto Pucci): A destra un cartello crollato vicino a Barriera Roma (Marzi/Pentafoto)



Navi bloccate in porto Cavi d'ormeggio divelti Una nottata d'inferno

LIVORNO - GLI ANEMOMETRI dell'Avvisatore marittimo sulla torre blu del porto di Livorno hanno registrato, intorno all'una e 20, una punta a oltre 60 nodi (quasi 110 km/h). E anche nella giornata di

PARTENZE IN RITARDO

Fino al tardo pomeriggio non si è avuto miglioramento Moby Wonder per Olbia primo a salpare dopo le 14. Alle 18 anche Zeus Palace

ieri, fino a quando il vento ha girato a ponente nel primo pomeriggio, la sua forza è rimasta intorno ai 30,35 nodi, facendo imbiancare anche l'avamposto con costanti raffiche. In serata il vento aveva leggermente mollato, e i traghetti

più grandi già dal tardo pomeriggio ne avevano approfittato per salpare. Il primo a uscire è stato il Moby Wonder, alle 14,41, diretto ad Olbia. Due ore dopo è uscita la nave della Tirrenia diretta a Cagliari, poi alle 17,45 il traghetto Puglia noleggiato da Moby Line e infine poco prima delle 18 ha salpato anche lo Zeus Palace di Grimaldi, per il suo viaggio inaugurale su Olbia. In porto sono rimaste solo le navi non di linea, mentre a ridosso della Gorgina, di Capraia e dell'Elba sono state segnalate 7 navi - tra cui tre portacontainer e una porta auto - che non avevano potuto avvicinarsi e aspettavano il miglioramento del meteo. Dovrebbero entrare oggi, in una prevista "finestra" di temporaneo allentamento della forza del vento. Durante la notte e di parte della giornata è stato un gran danzare per gli ormeggiatori e per gli equi-

paggi dei rimorchiatori. Almeno una dozzina di cavi d'ormeggio sono saltati sotto la forza delle raffiche, ma erano stati predisposti i rimpiazzati.

UNO degli interventi che è dura-

RIMORCHIATORI ALL'OPERA

Uno degli interventi più difficoltosi quello per tenere fermo il cargo Rita Shepers: mezzi del Neri impegnati per ore

to di più è stato sulla nave cargo Rita Shepers, ormeggiata alla banchina 76 (a fianco del grande bacino di carenaggio): la nave è a lavori ed essendo vuota ha fatto presa sul vento, tanto che un rimorchiatore Neri è rimasto per

parte della notte e quasi per l'intera giornata a spingerla contro la banchina, per evitare che strappasse gli ormeggi. Anche la motovedetta Gregoretta, storica unità delle Capitanerie recentemente restaurata. La nave è in lavori ed essendo vuota ha fatto presa sul vento, tanto che un rimorchiatore Neri è rimasto per parte della notte e quasi per l'intera giornata a spingerla contro la banchina, per evitare che strappasse gli ormeggi. È stata faticosamente spostata a ridosso del molo Elba per evitare danni allo scafo. Danni sono stati riportati da alcune delle coperture di plastica e intelaiatura metallica che coprono i grandi yacht sui piazzali del cantiere Benetti. Alcuni lembi di quelle coperture di plastica - un paio di qualche metro quadro - sono volati fino alle case di piazza Mazzini, ma senza danni alle persone.

A. F.



Il black out

A Populonia e Baratti

Black out a Populonia, Baratti, Bottegone, Magona, Rimigliano e zonelimitrofe alimentate dalla linea di media tensione «Cecchini» i cui conduttori sono stati travolti in più punti.



L'INCENDIO

Un boato, poi le fiamme Paura in un silos al porto

di LIVORNO

All'improvviso un boato. Una botta talmente forte da far pensare al peggio, che ha preso allo stomaco tutti i dipendenti della Magazzini e Silos del Tirreno spa, subito fuggiti dallo stabilimento. Un bello spavento, che questa volta è venuto in aiuto del presente: pochi istanti dopo lo scoppio, infatti, dai macchinari di movimentazioni hanno iniziato a fuoriuscire prima e a spargersi poi delle fiamme, veloci a incendiare uno dei silos dello stabilimento.

Grazie a questa fuga, nessuno è rimasto intossicato, mentre la società deve contare i danni alla propria apparecchiatura.

A dare vita all'incendio pare sia stato un guasto tecnico:



Lo stabilimento della Magazzini e Silos del Tirreno

i vigili del fuoco ne sono quasi sicuri, stando ai primi rilievi fatti sul posto. Il funzionamento dell'intero stabilimento infatti si basa sul trasferimento dai silos alle navi (e vi-

ceversa) di granaglie (frutti formati in grani di cereali e altri prodotti) attraverso un sistema di movimentazione fatto di trasportatori meccanici.

Proprio da uno di questi sarebbe partito il boato che ha echeggiato in tutta la Silos del Tirreno, dovuto forse a una deflagrazione di polveri. Lo scoppio, avvenuto intorno alle 14 nella zona del varco Varesini, ha fatto scattare immediatamente l'allarme, facendo intervenire i vigili del fuoco e la municipale nel giro di pochi minuti, con i primi impegnati a domare le fiamme con una squadra da terra e con la motobarca dalla sezione portuale.

I soccorritori spiegano che non è stato tanto difficile avere la meglio sull'incendio (ridimensionato e controllato dopo neanche un'ora) e che è stato più lo spavento per il forte rumore udito in quella parte del porto che non l'entità delle fiamme in sé.

Sul posto è arrivato anche il personale medico, che ha controllato subito tutti i dipendenti che al momento del boato erano al lavoro nella zona del silos: per fortuna, nessuno di loro è rimasto intossicato dai fumi che sono fuoriusciti dai macchinari a seguito dell'incendio. (a.f.)

REPORTAGE JESSE MARRAZZA



LA COMUNITÀ DEL PORT CENTER

Il port center di Livorno

CON L'APERTURA DI QUELLO DI LIVORNO, ARRIVA IN ITALIA IL SECONDO POLO DIDATTICO DEDICATO AI MESTIERI DEL MARE. UN MODELLO DI PROMOZIONE DELLE ATTIVITÀ PORTUALI IMPRONTATO SULLA CONOSCENZA DA PARTE DELLA CITTADINANZA LOCALE DI LAVORI CHE NON SI POSSONO VEDERE DA VICINO

di Paolo Bosso

Il kinect ti riconosce solo se saluti. Davanti a un proiettore, con un gesto della mano scegli cosa vedere. La storia del porto, quella dei piloti, la presentazione di un terminal, le maestranze, le grandi navi. È il "port center" di Livorno, inaugurato a novembre nella "palazzina del capitano", dentro la Fortezza Vecchia, un'antica e grossa fortificazione medievale vicino il porto mediceo, presa in gestione dall'Autorità portuale da circa un anno dopo un lungo periodo di chiusura e abbandono. Promosso dall'*Association Internationale Villes et Ports* (Aivp), è stato creato dall'Autorità portuale insieme alla Provincia di Livorno.

La "terza via" del port center

È il secondo port center nato in Italia, dopo quello di Genova del 2009 incorporato nel museo del mare. Un centro che si pone come "terza via" nella promozione degli spazi pubblici e delle attività sociali di un porto. Mentre il museo storico è volto ad archiviare e ricordare l'archeologia e il waterfront a permettere la fruizione della costa da parte della cittadinanza, il port center promuove i mestieri del porto, la sua attività operaia, industriale e commerciale guardando soprattutto alla pedagogia. È quella che si potrebbe chiamare un'"educazione portuale", la formazione dei cittadini portuali di domani, più consapevoli dell'attività industriale di un grande porto, spesso nascosta agli occhi dei cittadini.

Il port center di Livorno ricalca il

modello del centro di Genova e degli altri sparsi nel mondo. Al piano terra la reception e un simulatore navale. Al primo piano una sala multimediale con quattro proiettori da gestire con il "kinect", un sensore per utilizzare i videogiochi senza joystick, qui riadattato a scopi pedagogici e didattici. Al centro un grande schermo multitouch, di quelli usati dai telegiornali per le rassegne stampa, che visualizza una mappa del porto di Livorno costellata di punti di interesse da leggere in diverse lingue. Costo complessivo, a carico dell'Autorità portuale e della Provincia, 400mila euro.

L'impatto negativo dei porti

Un polo didattico, non museale, di conoscenza partecipativa di ciò che fa un porto, soprattutto di tutte quelle attività lontano dagli occhi

della comunità. «È un luogo dove conoscere quelle cose che per questioni di sicurezza non è possibile osservare da vicino» spiega Greta Marini, project manager dell'Aivp, associazione nata nel 1988, con sede a Le Havre, che studia e promuove città portuali sostenibili dal punto di vista ambientale, urbano e sociale. Lo stesso commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, ne è stato presidente dal 2002 al 2005.

«Diciamolo chiaramente – afferma Gallanti –, i porti moderni creano problemi. Prima c'erano i vapori e le maestranze, oggi, con i container e le meganavi, gli scali si sono dislocati, avviando cambiamenti urbanistici e sociali che caratterizzano ogni città portuale. In questo contesto le authority, assediata dagli stakeholders, sono deboli. Lo strumento del port center diventa allora un modo per chiedere aiuto alla città: il porto ha bisogno della sua città».

«Gli scali commerciali hanno un impatto negativo sul cittadino, che ci vede principalmente quattro cose: fumi industriali, camion, terminal e barriere» spiega Marini. Il port center serve ad avvicinare la comunità a questo polo industriale, «a farsi contaminare», come ha sintetizzato il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, che ha partecipato all'inaugurazione. «Ma non dimentichiamoci – continua – che questi quattro elementi non si possono eliminare, per cui quello che bisogna fare è permettere una convivenza».

Il port center di Livorno è uno dei nove "ufficiali" sparsi in tutti e cinque i continenti. Il primo è stato quello di Anversa, nato nel 1988 (anno di nascita anche dell'Aivp) che oggi ha circa 50mila visite l'anno. Altri si trovano a Rotterdam, Melbourne, Vancouver, Dunkerque, Le Havre, Singapore e Ashdod. L'idea per quello toscano è nata nel 2011 su iniziativa dell'Autorità portuale insieme all'Aivp. Nel 2014, con l'affidamento della Fortezza Vecchia, è stato scelto il luogo. Sarà operativo dall'anno prossimo, con

Cinque idee per i waterfront del golfo

La riqualificazione di molo San Vincenzo, Castellammare, Nisida, Portici e Pozzuoli partendo dalle istanze locali. Un progetto degli architetti del Cnr-Federico II e degli psicologi di comunità. De Magistris: "Vogliamo fondi europei per la Città metropolitana"



Il render Infracqua del Granatello

di Paolo Bosso

Cinque idee per riqualificare la costa del golfo di Napoli restituendo ai cittadini l'uso sostenibile di spazi pubblici. È l'urbanistica collaborativa lanciata dal Cnr-Iriss insieme agli architetti e agli psicologi della Federico II. Cinque progetti di riqualificazione urbana per Molo San Vincenzo, litorale di Castellammare di Stabia, isola di Nisida, Granatello di Portici e golfo di Pozzuoli. Interventi infrastrutturali e sociali che sono stati presentati in mostra a novembre a Santa Maria la Nova, in occasione del convegno *Napoli 2020. Visioni metropolitane tra memoria e innovazione*, organizzata da Città metropolitana di Napoli e Regione Campania all'interno della manifestazione *Illuminiamo i monumenti*, che si terrà in città fino al 7 gennaio.

L'urbanistica collaborativa

Cinque opere che vogliono promuovere processi di sviluppo tra istituzioni e comunità nella pianificazione dei waterfront. Un'iniziativa avviata l'anno scorso con *Maritime identity and urban regeneration for sustainable development of seaside cities*, laboratorio di urbanistica interdisciplinare promosso dall'Università degli Studi di Napoli e dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, coordinato da Massimo Clemente, dirigente di ricerca dell'ente pubblico, insieme ai colleghi architetti e agli psicologi di comunità della Federico II guidati dalla docente Caterina Arcidiacono. La prima edizione del workshop si è tenuta alla Mostra d'Oltremare, quest'anno alla stazione marittima di piazza Municipio per concludersi al "polo dello shipping" di via Depretis con le

un'apertura straordinaria poco prima di Natale. Andrà a costituire un altro tassello di "Porto aperto", la manifestazione annuale promossa dall'ente portuale, giunta alla nona edizione. «Il porto rappresenta quasi un terzo del Pil della città, incluso l'indotto, ma i cittadini questo non lo sanno. Con "Porto aperto", e ora col port center, mostriamo i mestieri e la realtà di questo mondo», spiega il dirigente promozione e studi dell'Authority Gabriele Gargiulo. Quello di Livorno è il secondo in Italia, dopo quello di Genova, nato nel 2009 all'interno della struttura del "museo del mare". In realtà sarebbero molti più di nove i port center nel mondo se si contano anche le strutture ricreative, i musei navali, i waterfront, i belvederi e più in generale tutti quegli eventi che accadono negli spazi portuali di una città di mare. Ma il port center nasce con uno scopo preciso, anzi due: far conoscere il porto ai cittadini ed educare i giovani ad una consapevolezza maggiore delle attività del proprio scalo. Gli stessi scopi dietro cui opera l'Aivp, promotrice del concetto, senza "marchio", di port center.

Ridare governance ai porti

Da un lato la riqualificazione delle zone abbandonate restituisce pezzi di città alla comunità, dall'altro il porto e gli stessi cittadini chiedono la riqualificazione di nuovi spazi. È in questa dinamica interna delle città di mare con grandi porti, o in via di sviluppo, e soprattutto storici, che si muove l'Aivp e il port center. «Queste iniziative dimostrano che nei porti a contare sono le persone – afferma Umberto Masucci, presidente del Propeller Clubs -. Persone che dovrebbero avere la possibilità di governare i porti, mentre oggi in Italia sono quasi tutti commissariati, un sintomo della mancanza di dialogo tra porti e città. Dietro c'è anche un disinteresse da parte della politica, che si appassiona ai porti solo quando c'è da nominare qualcuno».

presentazioni dei cinque progetti. Ha coinvolto una quarantina di architetti e psicologi della regione, laureandi e dottorandi, divisi in cinque gruppi che si sono confrontati con una cinquantina di tutor tra professori universitari, operatori portuali e assessori.

Castellammare di Stabia

Il progetto prevede la riqualificazione di un chilometro e mezzo di litorale per schindere dall'isolamento i quartieri interni. Eventi stagionali ispirati al *Chelsea Pier* di New York dedicati allo sport e

e strutturare queste iniziative eterogenee per costituire una "piazza" aperta, senza barriere naturali, infrastrutturali e sociali.

Molo San Vincenzo

La novità progettuale intorno all'antico e lungo (circa due chilometri) molo borbonico nel cuore della città, a pochi passi da Castel Nuovo, Palazzo Reale e via Toledo, è l'apertura al pubblico coinvolgendo i suoi unici residenti: la Marina militare. Anziché spingere all'allontanamento di questi allo scopo di sbloccare il varco di



Il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris incontra gli architetti del workshop

al tempo libero. Bonifica di capannoni abbandonati, passeggiate pedonali e riconversione dell'area ex Avis in parco urbano.

Granatello di Portici

Qui, più che nelle altre quattro aree, gli abitanti vivono già il porticcio, ma in una situazione di degrado e abbandono. Il progetto si chiama *Infraacqua* e consiste principalmente in una passerella sopra gli scogli per rendere vivibile la "piazza Antonio e Antonio", una vera e propria piazza improvvisata, sugli scogli. Il temito vede già diverse associazioni e comitati spontanei attivi nella riqualificare del porticcio: la passerella permetterebbe di unificare

accesso, rischiando di innescare conflitti tra ministri ed enti locali che peggiorerebbero la situazione, la "liberazione" del molo ad uso della comunità consisterebbe in iniziative promosse in primo luogo dal corpo militare, da chi c'è già e rappresenta una memoria storica del molo. È l'idea alla base di Friends of molo San Vincenzo, associazione nata qualche mese fa e promossa da Massimo Clemente del Onn, università e Propeller Club di Napoli che qui da tempo spinge per realizzare, fra le altre cose, un museo del mare.

Golfo di Pozzuoli

Si chiama *Flegrea Net* e consiste principalmente in una messa a si-

stema di servizi di trasporto marittimo e terrestre per commettere meglio Bacoli, Monte di Procida, Baia e Campi Flegrei. L'idea è mettere in comunicazione, sia al livello logistico che sociale, le quattro piccole aree urbane.

Nisida

Forse la sfida più difficile: sfruttare l'associazionismo per realizzare orti gestiti dai detenuti, con l'istmo trasformato in ztl, dal lido Pola all'ingresso del carcere. Non ha le ambizioni di lungo termine come quelle di bonifica di Bagnoli, che incontrano tanti ostacoli e speculazioni di tutti i tipi, ma la semplicità di iniziative sociali di coinvolgimento del territorio.

Processi, non progetti, che chiedono finanziamenti

Processi di riqualificazione con il

territorio piuttosto che progetti ben disegnati ma mai realizzati. «Evitando *rendering* improbabili e speculazioni calate dall'alto, ci sforziamo di progettare opere maturate dal dialogo tra istituzioni, cittadini e imprese del territorio», spiega Clemente. Gli psicologi di comunità della Federico II hanno somministrato questionari ai residenti dell'area - 140 soltanto per il solo San Vincenzo -; gli architetti hanno tenuto conto per realizzare progetti infrastrutturali vicini ai desideri della gente del posto. Sono nati così cinque progetti urbanistici con lo scopo di far riappropriare agli abitanti del posto l'uso della costa, spesso preclusa da aree abbandonate, locali privati in disuso o strutture industriali attive che ne precludono la vivibilità.

«Sono idee che mettono insieme urbanistica, architettura e territorio. La chiave per realizzare processi col-

laborativi di questo tipo è la Città metropolitana, che potrebbe rappresentare uno strumento più efficace della Regione nel raccogliere i fondi europei» spiega il sindaco di Napoli Luigi De Magistris nel corso del convegno Napoli 2020. «Il Consiglio dei ministri - continua - sta studiando un'interessante riforma della sicurezza urbana che darebbe più potere di ordinanza ai sindaci. Non penso sia uno strumento che ci trasformerebbe in prefetti, ma al contrario ci permetterebbe di esercitare il diritto di riqualificare spazi pubblici. In questo i fondi europei ci darebbero una mano importante solo se finanziassero direttamente l'ente Città metropolitana. Purtroppo il "Pon Metro" 2014-2020 prevede per la nostra area solo un'ottantina di milioni, pochi e che tra l'altro stiamo ancora aspettando».

Container & Logistic Service in the Med Sea



Via G. Melisurgo, 15
80133 Napoli
Tel. 081 5525259
Fax 081 5510212
commercial@tarrossud.it
www.tarrossud.it



- Trasporti marittimi in containers • Trasporti terrestri in containers e convenzionale
- Special equipments • Svuotamento / riempimento containers
- Magazzinaggio / rizzaggio in porto • Operazioni doganali import/export

Le darsene a Civitavecchia saranno completate



Dura risposta alle critiche dei sindacati per il fermo dei lavori – Al centro del dibattito i servizi

CIVITAVECCHIA – “L’opera, che da contratto avrebbe dovuto essere consegnata entro il prossimo 28 dicembre, sarà comunque portata a termine”. Lo dichiara il commissario straordinario dell’Autorità portuale di Civitavecchia Pasqualino Monti, commentando le affermazioni contenute in una nota dei sindacati Feneal-Uil di Roma, Filca Cisl Roma e Fillea Cgil di Roma e Lazio sul fermo del cantiere delle darsene nord del porto di Civitavecchia. “La parte di lavori rimasta – prosegue Monti – è talmente marginale (poco più del 10% dell’appalto, ndr) che in ogni caso l’Autorità portuale terminerà l’intervento. Questo non significa che non si debbano rispettare i contenuti del contratto di appalto o che si debbano riconoscere somme che si ritiene di non dover corrispondere”. Si tratta della realizzazione della darsena traghetti (una parte della quale è già operativa da tempo), darsena servizi e prolungamento dell’antemurale Cristoforo Colombo del porto di Civitavecchia. Le opere da completare fanno soprattutto riferimento alla darsena servizi.

"SALERNO AL CENTRO DI UN SISTEMA REGIONALE"

LA VISIONE DEL
PRESIDENTE
DELL'AUTORITÀ
ANDREA ANNUNZIATA.
IL VIRTUOSISMO DI
SALERNO POTREBBE
ALLARGARSI
NELL'ENTROTERRA.
TRA COMPETITIVITÀ,
ACCORPAMENTI E
RIFORMA DEI PORTI



Con la riforma dei porti, di cui si attende il decreto attuativo, gli scali di Napoli e Salerno saranno accorpati sotto una "Autorità di sistema" regionale. Una direzione portuale fortemente orientata a creare un sistema logistico integrato in cui Salerno si gioca una bella scommessa. «Sappiamo che un container aperto moltiplica il suo valore. Vedo una vasta area che mette a sistema non solo i due scali, ma le aree retroportuali, gli interporti, gli aeroporti. Sarebbe una grande spinta per la Campania ed il Meridione. Per anni le imprese sono andate all'estero, adesso la scommessa è riportarle qui, magari in una Zona economica speciale (Zes) o in un porto franco. Tanto vale, a maggior ragione, per i nuovi investimenti». Il presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, Andrea Annunziata, non ha dubbi: il suo scalo, con Napoli e con tutta la portualità campana, reciterà una parte importante in questo processo di cambiamento che dovrebbe

portare alla riforma del sistema portuale italiano, con ricadute interessanti nella vasta area metropolitana interna della Campania. «Penso alle aree interne del salernitano, dell'Irpinia e del Sannio. Un sistema integrato con gli interporti di Marcianise e di Nola, che vanno utilizzati e messi a sistema anche con il completamento della ferrovia ad alta capacità tra Napoli e Bari». Senza dimenticare l'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi. «Avrà una funzione importantissima – afferma Annunziata – a lavori completati potrà contare su una pista di circa tremila metri ed essere operativo 24 ore su 24, integrando le potenzialità di Capodichino. Una grande opportunità per il cargo, al servizio di un'area vasta che comprende anche Basilicata, Puglia e il nord della Calabria».

Dal legname alle auto

E pensare che Salerno ne ha fatta di strada. Quindici anni fa movimentava per lo più legname importato, un traffico del tutto esaurito oggi,

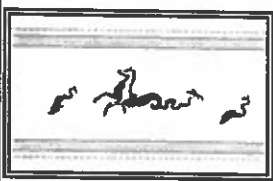


sostituito dai container, dalle auto e da una quota di passeggeri delle crociere sempre più consistente. Quest'anno prevede di movimentare 250mila crocieristi, 400mila teu, 500mila autovetture nuove e 200mila tir. Questi ultimi risultati sono stati resi possibili soprattutto dal servizio che l'armatore napoletano Grimaldi ha inaugurato a gennaio di quest'anno: una linea car-carrier che porta le auto di Fiat-Crysler realizzate a Melfi verso gli Usa. «È un primato di cui siamo orgogliosi. Quest'anno prevediamo di esportare mezzo milione di auto nuove» afferma il presiden-

te dell'Authority salernitana. «Da gennaio di quest'anno poi – aggiunge – si è registrato un aumento della presenza di crocieristi pari al sessanta per cento. Le richieste sono state talmente tante che abbiamo dovuto rinunciare all'arrivo di oltre cento navi». La stazione marittima di Zaha Hadid (autrice tra le altre cose della "Torre Cma Cgm" di Marsiglia, sede della compagnia francese) sarà pronta per fine anno. In compenso il waterfront salernitano sarà completato presto, il molo Manfredi sarà allungato permettendo un altro chilometro di passeggiata a mare.

Nonostante abbia limiti morfologici significativi che ne limitano l'espansione, Salerno dimostra una certa virtuosità, un'efficienza che ne fa un punto di riferimento per costi e affidabilità. «Nei primi nove mesi del 2015 – afferma Annunziata – il settore commerciale ha visto aumenti dal venti al trenta per cento per container, merci varie e autovetture».

Ora però c'è da mettere a sistema tutto questo. Integrare gli allacci logistici, eliminare i colli di bottiglia, far dialogare interporti, porti, autostrade, ferrovie. Per l'Autorità portuale di Salerno una zona eco-



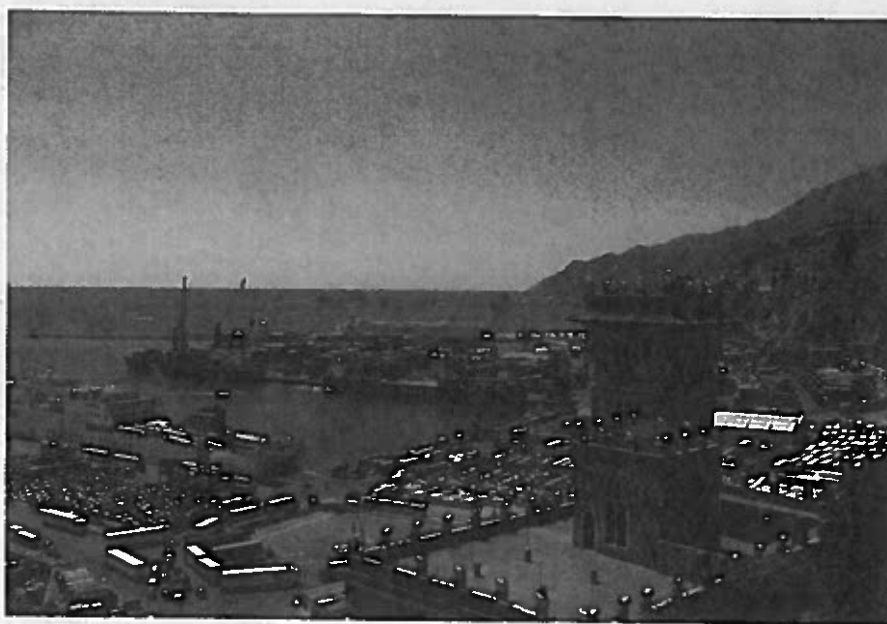
Pegasus Maritime Srl

SEASON'S GREETINGS

80133 Napoli - Via G. Melisurgo, 14/16 - Tel. 081 5525268 - Fax 081 5523873 - E-Mail: info@pegasus-na.it
P.Iva. /C.F. 05953530630 - Iscr. Trib. Na. 5854/89 - C.C.I.A.A. Napoli n. 466650 - Sede Legale ed Amministrativa

nomica con fiscalità di vantaggio costituirà una spinta formidabile e decisiva. «Il porto franco o il riconoscimento Zes, a partire dalle aree portuali di Napoli e Salerno, rappresenta una straordinaria occasione che va nella direzione della riforma del sistema portuale che sta portando avanti il ministro dei Trasporti Graziano Delrio», afferma Annunziata. In realtà la realizzazione di un'area di questo tipo è complicata, anche se nel mondo ce ne sono tantissime (tremila secondo gli ultimi censimenti). «Purtroppo è sempre dietro l'angolo il rischio che sia inquadrata come aiuto di Stato, ma credo che sia venuto il momento di uscire da questa assurda logica, l'Europa deve fare di più».

In ogni caso la semplificazione burocratica e lo sviluppo potrebbero già arrivare con la riforma dei porti. Nei progetti del ministero dei Trasporti le ventiquattro autorità portuali verrebbero accorpate di circa



la metà e gestite da una dozzina di "Autorità di sistema" (sempre che il numero resti quello), che nella maggior parte dei casi corrispondono ad una regione. Basterà questa nuova governance a rilanciare Salerno e il sistema logistico meridionale?

L'accorpamento potrebbe, come

tutte le migliori "unioni", essere decisivo per la gestione della migliore logistica. Se, invece degli elementi positivi, prevarranno quelli negativi, allora sarà un fallimento per tutti: questo non ce lo possiamo permettere, è l'ultima occasione che viene offerta al sistema sociale ed economico della nostra Regione. ■

 *Renato Mazzamauro & C. s.r.l.*

Trasporti e Spedizioni Nazionali e Internazionali
Assistenza e Consulenza Doganale

Via A. Vespucci 9 - 80142 Napoli - Tel. 081 19370190/1 - Fax 081 5109050

www.mazzamauro.com - mail: info@mazzamauro.it

FILIALI:

10072 CASELLE TORINESE (To): Strada Leini' 18 - Tel. 011 0620488 - mail: caselle@mazzamauro.it

10045 PIOSSASCO (To): Via Volvera 50 - mail: logistica@mazzamauro.it

20010 VENEGONO (Va): Via Merano 12 - Tel. 0332 1810131/132 - mail: venegono@mazzamauro.it

28062 CAMERI (No): S.S. 32 per Bellinzago - mobile 393 8382322 - mail: cameri@mazzamauro.it

84121 SALERNO: Via Benedetto Croce 70 - Tel. 089 7455011 - Fax 089 7450006 - mail: salerno@mazzamauro.it

74023 GROTTAGLIE (Ta): Via Galileo Ferraris 118 - Tel. 099 5665160 - Fax 099 5624288 - mail: taranto@mazzamauro.it

71121 FOGGIA: Via Montegrappa 54 - Tel. 0881 756090

00054 FIUMICINO (Rm): Via Cena 27 - Tel. 06 32466111 - Fax 06 32466113 - mail: logistica@mazzamauro.it

Un accordo che riunisce tre assessorati regionali, Comune, Authority, Marina militare e Ateneo

L' intesa che cambia i destini della Falce

Picciolo: «Era come l' uovo di Colombo, ci sono strumenti normativi e risorse disponibili»

«Il nuovo strumento che permetterà alla città di Messina di svoltare sull' annosa questione della Zona falcata esiste già. E ora finalmente sarà utilizzato». È come aver trovato l' uovo di Colombo. Il deputato regionale Beppe Picciolo ne è convinto: «È l' Accordo istituzionale di programma ai sensi dell' art. 2, comma 203, legge 662 del 1996». Sarebbe questa la chiave di volta per mettere giuridicamente insieme i sette soggetti istituzionali chiamati a lavorare in sinergia al servizio dei messinesi che vogliono che la Falce venga loro restituita. «In questo comitato - ha sottolineato Picciolo -, sotto l' attenta regia del presidente Crocetta, intendiamo coinvolgere i tre assessorati che per le loro caratteristiche sono chiamati a dare un apporto completo alla risoluzione dei problemi. Strategica appare in questa logica la presenza dell' assessorato al Territorio e Ambiente (per le caratteristiche tipologiche dell' area della Zona falcata, certamente ad alto rischio inquinamento), quindi per l' alta valenza storica/culturale l' assessorato ai Beni culturali ed ambientali e quello all' Energia e rifiuti, per le bonifiche. Ai tre assessorati regionali si unirà attivamente il Comune di Messina, che presenta area di propria pertinenza, quindi essenziale sarà l' apporto che arriverà dall' **Autorità portuale** che governa "tecnicamente" tutta la zona ed ha anche un' importante capacità economica.

Fondamentale sarà, inoltre, il ruolo dell' Università per tutto quanto concerne la progettazione, lo sviluppo culturale e scientifico e la capacità di intercettare i fondi europei. Infine non meno determinante sarà la Marina militare, presente con proprietà specifiche sul territorio e che potrà mettere a disposizione quelle aree non ritenute propriamente strategiche dal punto di vista militare, in particolare i beni artistici che potranno così essere realmente valorizzati. Questo strumento previsto dalla legge - prosegue Picciolo -, una volta reso esecutivo dalla giunta regionale e dal suo presidente avrà una valenza assoluta sul governo del territorio e sarà sovraordinato agli enti stessi che ve ne fanno parte, quindi anche nel tempo i soggetti indicati in fase di proposizione non saranno più legati agli "umori" della politica, ovvero potranno cambiare i nomi degli assessori, del sindaco e delle altre istituzioni senza che questo determini l' azzeramento della funzione e dei progetti sviluppati».

Ecco, dunque, l' uovo di Colombo: tre assessorati regionali, il Comune, l' **Autorità portuale**, la Marina



- segue

militare e l'Università. Tutti insieme "appassionatamente", con strumenti normativi alle spalle e un orizzonte di breve, medio, lungo termine a cui far riferimento: il risanamento e la riqualificazione della Falce in un programma di interventi di sviluppo ecosostenibile che possono rientrare tra quelli "a forte valenza strategica", derivanti dalla delibera regionale 268 del 10 novembre 2015, approvata dalla giunta Crocetta con cui vengono stanziati 280 milioni di euro per le nove province e per le Città metropolitane. «Messina - sottolinea Picciolo -, che per mancanza di progettualità era stata esclusa dalle due precedenti linee d'intervento contenute negli stessi Pac, potrebbe a questo punto fare la parte del leone presentando in questa terza tranche tutti gli elaborati frutto del lavoro sinergico del comitato "d'Intesa" agganciandolo inoltre al Pon metropolitano ed ai fondi dell'Autontà portuale, così da completare in tempi ragionevoli la totale bonifica e ricostruzione dell'area, anche intercettando altre risorse economiche future per la zona. In aiuto ci vengono in tal senso gli "obiettivi" 1 e 6 del famoso piano dell'assessore Giusy Furnari (accordo operativo strategico o programma territoriale integrato, presentato con la Soprintendenza il 19 settembre 2014): linee guida che verrebbero adattate al Pac in modo tale da vincolare senza possibilità futura di perdita o distrazione di tutte le somme individuate; con questo primo passo anche tutti i successivi finanziamenti erogati dalla Regione e le linee di completamento rientrerebbero in questo intervento di programma dell'Intesa istituzionale». Se son rose, fioriranno.

Lucio D'Amico

Veneto: Porto di Chioggia, Consiglio Superiore Lavori Pubblici dà via libera per lo scavo dei fondali

Author : com

Date : 12 gennaio 2016



(FERPRESS) - Venezia, 12 GEN - Proficua missione a Roma dell'assessore ai trasporti della Regione del Veneto, Elisa De Berti, che ha ottenuto dai componenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il parere favorevole unanime sul progetto che contempla, tra l'altro, la tanto attesa escavazione dei fondali dei canali di accesso al porto di Chioggia.

"Era uno degli obiettivi sul quale gli amministratori e gli operatori locali avevano chiesto l'impegno della Giunta regionale sin dal suo insediamento lo scorso giugno – spiega l'assessore – e oggi abbiamo portato a casa con soddisfazione un parere unanime positivo del Consiglio Superiore all'intervento di adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore del porto chioggiotto".

Il progetto, realizzato dall'Azienda Speciale per il porto e sostenuto dallo stesso Comune di Chioggia, prevede lo scavo dei fondali dei canali e la realizzazione di un bacino di evoluzione che garantirà maggiori condizioni di sicurezza per le navi commerciali che entreranno nel porto.

"E' un intervento che renderà più agevole e sicuro il lavoro di quanti operano e usufruiscono di questa importante infrastruttura – conclude De Berti – e che produrrà benefici economici alla città lagunare. Ma questo risultato è anche la testimonianza di quanto la Giunta Zaia creda nello sviluppo della portualità regionale".

Sardegna: pubblicato bando per concessione demaniale marittima del porticciolo di S. Antioco

Author : com

Date : 12 gennaio 2016



(FERPRESS) – Sant' Antioco, 12 GEN – Il servizio Demanio dell'Assessorato degli Enti locali ha pubblicato il bando con il Capitolato di disciplina della concessione demaniale marittima del porticciolo turistico di Sant'Antioco.

L'infrastruttura ricade in un'area demaniale della superficie complessiva di oltre 30mila metri quadri, nella quale sono comprese le due aree destinate a parcheggi.

Il contratto di concessione avrà una durata di dieci anni a decorrere dalla data di stipulazione del contratto stesso, che prevede: ormeggio natanti sullo specchio acqueo con gestione di due pontili amovibili e un pontile fisso; gestione parcheggio veicoli; utilizzo fabbricati esistenti (pertinenze) per attività commerciali aperte al pubblico; utilizzo aree scoperte.

L'importo complessivo del canone per tutti i dieci anni è stato stimato in 754.233 euro. Per l'anno 2016, fatta salva l'applicazione dei maggiori canoni dell'osservatorio del mercato immobiliare sulle aree demaniali che il concessionario proporrà di destinare ad attività soggette a tale maggior canone, il canone sarà di 75.423 euro.

Le prestazioni a carico dell'aggiudicatario saranno le seguenti: assistenza giornaliera per le operazioni di ormeggio, alaggio e varo delle imbarcazioni; custodia e verifica, diurna e notturna, degli ormeggi; presenza giornaliera di un responsabile per i rapporti con l'utenza, preferibilmente con padronanza di almeno una lingua straniera; gestione degli esercizi pubblici; sicurezza e controllo, diurna e notturna, del porto; pulizia e messa a disposizione di servizi igienici.

Le domande di concessione, corredate delle relative offerte economiche e della documentazione richiesta, dovranno pervenire entro le 13 del 10 febbraio 2016 all'ufficio protocollo dell'Assessorato Enti locali, Finanze e Urbanistica – Direzione generale degli Enti locali e Finanze – Servizio Demanio e Patrimonio, viale Trieste n. 186 - 09123 Cagliari.

COSA C'È DIETRO LA PROTESTA DEI CAMALLI DI ROTTERDAM

Container, la grande corsa al porto dei robot

Tecnologia low-cost, traffici in calo, concorrenza spietata: i maxi-terminal tagliano sul lavoro

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Dopo lo sciopero della scorsa settimana, i portuali di Rotterdam si sono di nuovo seduti al tavolo delle trattative, ma l'interruzione di una pace sociale lunga 13 anni nel primo scalo d'Europa ha riportato a galla le antiche inquietudini sull'automazione delle banchine: un fenomeno che dalla diffusione di massa del container (dagli anni Sessanta in avanti) ha trasformato il lavoro nei porti commerciali aumentandone la specializzazione, riducendone i rischi, ma anche tagliandone drasticamente la manodopera.

I motivi.

«Il costo del lavoro aumenta, quello della tecnologia diminuisce. L'e-commerce ha reso necessaria un'accelerazione esponenziale della catena logistica». Così da Dp World sintetizzano la ratio della corsa alla tecnologia nei terminal. Il colosso emiratino gestisce in joint venture con tre compagnie di navigazione il Rotterdam World Gateway (Rwg), uno dei due terminal che sorgono a Maasvlakte 2, l'area nel mirino della protesta portuale di Rotterdam. L'altro terminal, gestito dalla Apmt del gruppo Ap Moeller-Maersk che con-

trolla anche la maggiore compagnia di linea del mondo, Maersk Line - oltre al terminal di Vado Ligure. Queste opere sono costate mezzo miliardo di dollari ciascuna. Ma nonostante il calo del greggio, i traffici mondiali hanno segnato il passo, fermandosi nel 2015 a +1,7%. Nel 2016 la previsione è del 2,2% - al di sotto della crescita del Pil mondiale e comunque sotto la media del 5% pre-2008, quando cioè venne iniziata la costruzione di Maasvlakte 2, opera rivoluzionaria perché per la prima volta porta Rotterdam (a differenza dei concorrenti Anversa e Amburgo) ad affacciarsi direttamente sul mare. Non essendo più i traffici in grado di sostenere gli investimenti, i terminalisti

schiacciano l'acceleratore su risparmi e produttività. A Maasvlakte 2, dicono da Aomt «i dipendenti del terminal non saranno più di 300, «la maggior parte dei quali lavorerà lontano dalle banchine». L'obiettivo è arrivare alla piena operatività con il 25-30% di resa in più rispetto alla media dei porti del Nord Europa.

La resa.

È il numero di movimenti delle gru effettuati in un certo arco di tempo. Secondo una recente indagine di Dynamar, la resa ottimale per le compagnie di navigazione sarebbe di 6.000 movimenti ogni 24 ore. Ma Yokohama, il porto più efficiente

del mondo secondo l'hs, si ferma a 4.464 movimenti. Bremerhaven, lo scalo più efficiente d'Europa, si attesta a 2.160. Rotterdam 2.016. Per Dynamar, un livello ragionevole di efficientamento potrebbe essere - per i porti del Nord Europa - 3.500 movimenti, sfiorati dall'Ect, sinora il terminal più grande e più automatizzato di Rotterdam, con 3.274 movimenti. Il Terminal Vte di Pra', che non rientra tra i terminal più automatizzati del Continente, ha realizzato in un'ora 152 movimenti (contro i 136 dell'Ect).

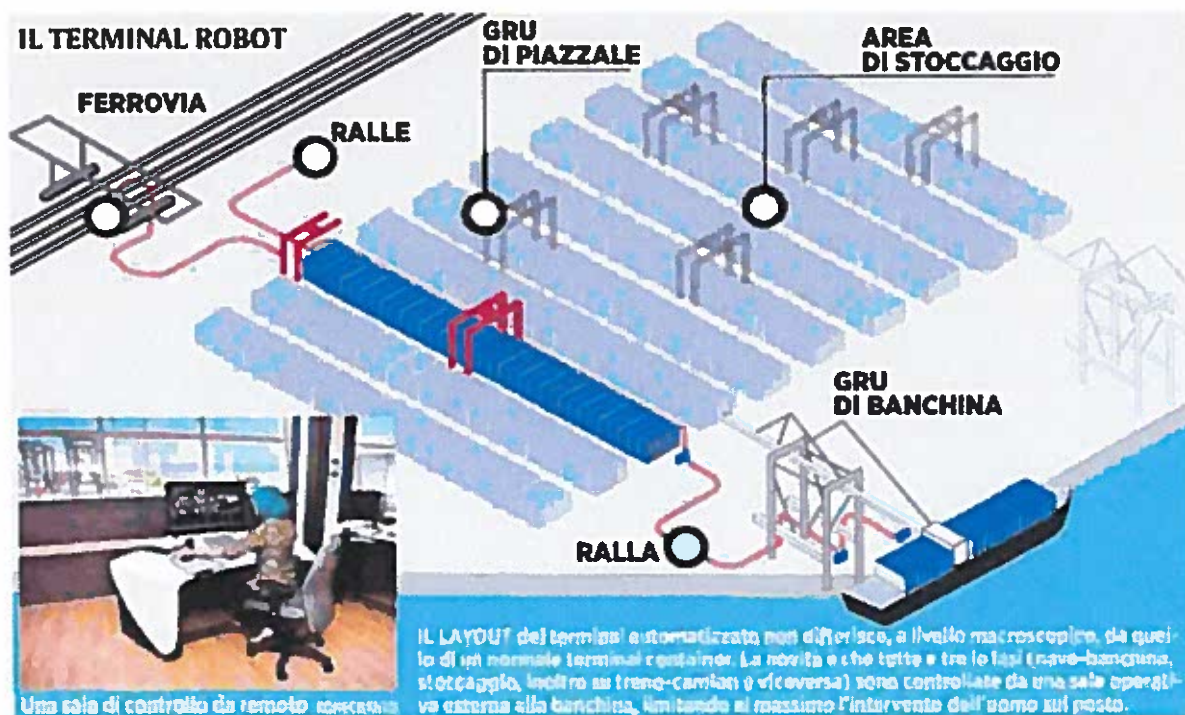
Negli altri settori.

La compressione dei costi del lavoro è comune a tutta la logistica: mediamente, per l'armatore l'equipaggio rappresenta il 40% dei costi. Le mega-porta-container hanno il doppio della capacità delle navi di 10 anni fa, ma impiegano un terzo del personale, e l'Ue a ha finanziato studi sulla nave-drone (progetto Munin, chiuso la scorsa estate). Proprio in una relazione della Dp World si ricorda l'impiego dei droni per la sorveglianza dei propri terminal, mentre le Poste svizzere stanno sperimentando l'utilizzo dei velivoli non pilotati per la consegna di pacchi al di sotto di un chilo. Amazon ha installato nei propri magazzini 15 mila robot Kiva, con l'obiettivo di ridurre del 20% i costi operativi delle proprie infrastrutture.

quarati@ilsecoloxix.it

© SYNCOAL CLM DIRETTORE/AT

- segue



LA RESPONSABILE DOCKERS DEL SINDACATO EUROPEO DEI TRASPORTI

«Ma gli investimenti dovrebbero dare occupazione, non toglierla»

Spera (Etf): «In Olanda contestiamo il metodo, non le innovazioni. Altrove sull'automazione abbiamo raggiunto buoni accordi»

GENOVA. «Ha senso un investimento - si chiede Livia Spera, segretario Porti della Fif, la federazione europea dei lavoratori del trasporto - che poi non crea occupazione?».

A Rotterdam aprono due terminal, il sindacato dice che ci saranno 800 posti di lavoro in meno. Perché?

«Per eccesso di offerta. I terminal sono stati realizzati senza una seria pianificazione. I traffici marittimi, specie sulla rotta Asia-Europa, sono cresciuti a livelli che non giustificano del tutto la realizzazione di queste infrastrutture, e nemmeno le prospettive future sono ottimistiche. Or-

gi a Rotterdam ci sono interrogativi sulla possibilità di far lavorare a pieno regime i terminal esistenti, figurarsi quando entrerà in piena operatività l'area di Maasvlakte 2, caratterizzata dall'automazione dei processi».

Come è organizzato il lavoro a Rotterdam?

«C'è solo una categoria: il portuale dipendente del terminal. Il pool di manodopera che interviene nei picchi di lavoro è fallito anni fa, per scelta politica, e questo ha creato problemi: l'organizzazione è meno flessibile nell'affrontare picchi e scarichi di lavoro, che tra l'altro, con la progressiva entrata in eserci-

zio delle nuove mega-navi, caratterizzeranno sempre più l'attività portuale».

Un problema diffuso in tutti i porti del Nord Europa?

«No, anzi: Anversa, che in questo momento sta facendo buoni numeri, ha il pool che lavora per tutto il porto. Il discorso è piuttosto complesso: i terminal possono contrattualizzare lavoratori del pool, ma in caso di scarico di lavoro - come è successo ai tempi della crisi 2008-2009 - il portuale non perde il posto: non lavora, ma percepisce un'indennità e segue i corsi di aggiornamento. Non è nell'interesse dei terminalisti

perdere manodopera specializzata».

A Rotterdam tutto questo non c'è?

«No, ma guardi che la contestazione è nel metodo della trattativa: nessuno vuole ostacolare la tecnologia, non siamo luddisti. In tutti i terminal europei dove è stato



Livia Spera
(Eti) **LONDON**

che spaventa. Non so se i posti di lavoro persi nei porti potrebbero essere subito assorbiti in altri settori: un tema che la politica dovrebbe valutare».

A. OUA

© 2011 MCL HOLDINGS LTD. ALL RIGHTS RESERVED.

Il porto di Anversa ha un nuovo rappresentante per il mercato nordamericano

Anversa, 12 gennaio 2016 - Il mercato nordamericano è di gran lunga il primo partner commerciale estero del porto di Anversa. Con grandi progetti come TTIP e CETA in arrivo, la containerizzazione continua e l'apertura del Canale di Panama nel 2016, i vertici portuali sono fermamente convinti che il mercato statunitense e canadese offra molte opportunità per il futuro e richiedono un approccio ancora più mirato. Pertanto, il porto di Anversa ha assegnato un nuovo rappresentante per il mercato nordamericano. A partire dal 1 gennaio 2016, Filip Vandebussche ha assunto questo ruolo.

Filip Vandebussche è un belga, che vive a Houston da quasi 20 anni. Durante la sua carriera, ha compiuto la posizione di cercatore di investimento per le Fiandre negli Stati Uniti, ma anche logistica e servizi a valore aggiunto hanno, direttamente e indirettamente, fatto parte dei suoi ex attività e responsabilità.

Il suo coinvolgimento diretto con il settore della logistica è stato nel campo di on-site e off-site servizi, packaging e stoccaggio per l'industria petrolchimica a Katoen Natie.

Egli sarà responsabile sia per il mercato americano e canadese, con particolare attenzione alla zona di Houston, le regioni della costa orientale e la provincia del Québec in Canada. Nel suo ruolo, egli si concentrerà principalmente alla costruzione di una forte rete con nuovi rapporti personali e già esistenti per mantenere il porto di Anversa "top-of-mente".



Shanghai, primo porto al mondo anche nel 2015

Londra - Traffici in aumento per il porto cinese: l'anno scorso movimentati 36,54 milioni di teu.

Londra - Il porto cinese di Shanghai rimane in cima alla classifica degli scali. Nel corso del 2015 il risultato finale è stato di 36,54 milioni di teu movimentati, secondo quanto riportato da by Shanghai International Port Group. Il dato dei contenitori movimentati rappresenta un aumento del 3,5% rispetto ai risultati del 2014 che avevano segnato 35,29 milioni di teu. Il porto numero due al mondo per volumi, **Singapore, deve ancora pubblicare i dati, ma negli undici mesi del 2015 ha segnato volumi per 28,41 milioni di teu: troppo per raggiungere e superare Shanghai visto che la differenza è pari a 8,14 milioni di teu.** Nel solo mese di dicembre lo scalo di Shanghai ha movimentato 3,07 milioni di teu, con un aumento del 5,9% rispetto ai 2,9 milioni di teu registrati nello stesso mese dell'anno precedente. Il profitti netti registrati dalla SIPG sono stati pari a 988,7 milioni di dollari, in diminuzione del 4% rispetto al 2014.

Contratti pubblici. Delrio: stagione nuova

Riforma appalti al traguardo: oggi l'ok del Senato

Mauro Salerno

ROMA

La riforma degli appalti diventa realtà. A oltre un anno dalla presentazione in Parlamento arriverà probabilmente già stamattina in Senato il via libera definitivo alla delega che punta a rivoluzionare i contratti pubblici. Un sistema che muove 101 miliardi all'anno (dati Anac 2015) e che nei mesi scorsi è stato più volte al centro delle attenzioni della magistratura, con le inchieste sull'Expo, il Mose e Mafia Capitale, solo per citare i casi più noti. «Gli appalti valgono il 15% del Pil - ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio - questa riforma apre una nuova stagione per l'economia e la credibilità del Paese».

Ieri l'Aula del Senato ha avviato la discussione sul provvedimento (che raccoglie consensi anche all'opposizione), con qualche fibrillazione, anche legata al caso Quarto, con il Movimento Cinque Stelle che in prima lettura aveva deciso per l'astensione. Oggi invece sono previsti il parere (non ostativo) della commissione Bilancio e le votazioni (ma non si attendono ulteriori modifiche) sul testo tornato dalla Camera con oltre 40 correzioni rispetto a quello licenziato dal Senato a luglio 2015. Un lavoro che ha arricchito un testo già molto articolato e ha portato a oltre 70 i criteri cui dovrà attenersi il Governo nell'attuare la delega. Senza peraltro poter contare su tempi lunghi. Il termine per recepire le tre direttive Ue che hanno dato il via all'operazione (23, 24 e 25/2014) scade il 18 aprile. Un traguardo che come ha ribadito ieri Delrio, il governo ha intenzione di rispettare, varando in un colpo solo il decreto destinato a recepire le direttive e a mandare in pen-

sione il vecchio codice del 2006.

Il passaggio alla Camera non ha stravolto il cuore della riforma, che resta ancorato al ruolo centrale e a tutta una serie di nuovi poteri affidati all'Autorità Anticorruzione di Raffaele Cantone. Dal compito di qualificare le stazioni appaltanti alla tenuta di un albo dei commissari di gara. Gli atti dell'Autorità (delibere, bandi-tipo) diventeranno vincolanti. Senza contare che spetterà proprio all'Anac mettere a punto le linee guida di attuazione del nuovo codice, che poi saranno approvate con un decreto di Porta Pia. «Questi nuovi

101 miliardi

Il valore del mercato

Il ministro: gli appalti valgono il 15% del Pil, spinta all'economia

poteri non sostituiranno i poteri di regolazione del ministero che restano - ha sottolineato Delrio -. Ma la corruzione è uno dei fattori che ha impedito di più la corretta esecuzione dei lavori e questo codice, semplificato, risponde in modo efficace all'esigenza di combattere il fenomeno».

Addio allora alle deroghe, appalti più severi sulle varianti e contratti secretati, recupero del ruolo centrale della progettazione, cancellazione del massimo ribasso, rating di reputazione per le imprese, superamento della legge obiettivo. «Questo testo - ha sottolineato Stefano Esposito, relatore e "padre" del provvedimento - cambierà radicalmente gli appalti in Italia: è una delle riforme principali per il Paese».

di ANSA, L'ESPRESSO, LA GAZZETTA