



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Repubblica, La Nazione)
- **Rinnovo contratto nazionale dei lavoratori** (The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Trieste:

"...La Giunta regionale ha dato il via al dragaggio..."
(Ferpress)

Genova:

"...Dondero, per il porto l'ultimo reportage del camallo onorario che amava Genova..." (La Repubblica)

"...Toti apre il fronte con Delrio..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Dagli agenti le priorità per il 2016..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Il Gruppo Giovani di Federagenti festeggia 10 anni..."
(The Medi Telegraph, L'Informatore Navale)

Savona:

"...Savona e Torino unite dal treno della frutta fresca..."

(Il Sole 24 Ore)

Civitavecchia:

"...Rewec 3, convegno internazionale a Molo Vespucci..."

(Civonline)

Bari:

"...La Puglia si spacca sui porti..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Palermo:

"...Maiden call della Norwegian Epic..." (Ansa)

Focus:

- **Dragaggi** (Il Sole 24 Ore)



L'ECONOMIA

Porto, i dieci punti della riforma Delrio

MASSIMO MINELLA A PAGNA VI

Porti, i dieci punti della riforma Delrio aspettando il decreto

Dallo sblocco dei cantieri alle concessioni via terra già operativo il piano che cambia le banchine

MASSIMO MINELLA

LA riforma? È già partita. Perché se il cuore politico del riassetto dei porti italiani sta tutto nello battaglia su chi comanderà le nuove e sul loro numero complessivo (da cui si capirà quante saranno state "declassate" a sedi di direzione), tutto il resto è già in movimento. Per il decreto di riforma della governance dei porti la partita si giocherà all'inizio del 2016 e la bozza ferma sul tavolo del ministro della Pubblica Amministrazione Marianna Madia potrebbe ancora essere rivista. Alcuni passaggi sono in fase di verifica, così come l'elenco esatto delle nuove autorità di sistema. Ma la riforma si è già mossa in cammino al punto che non sarà più possibile fermarla, con grande scherno dei finti riformisti e dei veri gattopardi che albergano sulle banchine liguri e italiane. Punto per punto, si arriva quasi a mettere in campo, meglio in acqua, una sorta di decalogo che parte dall'azione-principale attorno a cui tutto ruota, vale a dire la "project review", lo sblocco dei cantieri. Fondamentale, da questo punto di vista, è proprio quell'azione amministrativa che si sta portando avanti con i commissari, a cominciare da Genova, sotto la regia del ministero. È in corso in queste settimane quella project review che consente di realizzare le opere più utili, con una task force dedicata e coordinata dal consulente

del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, Ivano Russo.

Circa la razionalizzazione delle in autorità di sistema è alcune norme sul dragaggio contenute nel decreto, siamo ancora a livello di bozza e quindi, come si diceva prima, qualcosa potrebbe ancora essere rivisto (Bari e Taranto oggi unite nella bozza potrebbero avere autorità distinte). Ci sono che già si stanno muovendo in sintonia con il decreto, come Livorno e Piombino, altre più recalcitranti. L'obiettivo è arrivare in consiglio dei ministri entro fine anno, ma non sarà facile.

Si lavora intanto alle semplificazioni doganali, provvedimenti ad hoc per semplificare l'attività di controllo, fino ad arrivare a quello sportello unico che è l'obiettivo dichiarato di Delrio. Ragionamento analogo per gli escaevi e i dragaggi. Le "vasche di colmata" dovrebbero essere nel collegato ambientale, già approvato al Senato e ora pronto per la Camera. Si sta lavorando sempre con atti interministeriali a misure come la ripermotrazione dei Sin e la semplificazione del materiale di dragaggio. Così anche per le concessioni ai terminalisti, che avranno un regolamento interministeriale, ormai pronto, e per la catena logistico-digitale, affidata a un gruppo di lavoro ormai definita.

Uno dei punti di forza della riforma resta però l'avanzamento dei lavori nei porti. Le 24 autorità hanno presentato progetti

prioritari per 1,5 miliardi di euro. Probabilmente non si riuscirà ad accontentare tutti, ma negli ultimi otto mesi è stata comunque impressa un'accelerazione sul cronoprogramma. Così a Civitavecchia, Salerno, Augusta, ma anche in Liguria, con Bottolo a Genova, Molo Fornelli alla Spezia, la piattaforma di Vado Ligure, fino ai binari in banchina di Livorno e al dragaggio quasi ultimato a Piombino.

Bisogna comunque correre, perché i concorrenti non aspettano. Pochi anni fa la concorrenza del sud est del Mediterraneo quasi non esisteva. Oggi Tangermed, Port Said, il Pireo, Istanbul, Capodistria stanno crescendo e continuando su questa rotta arriveranno al volume italiani (complessivi). Per non parlare del Nord Europa, con i 10 milioni di teu di Rotterdam che valgono più i tutti i porti italiani. Bisogna procedere con le concessioni porti-interporti, con la "cura del ferro e dell'acqua", come con il collegamento Savona-Orbassano, appena inaugurata. E favorire con "ferrobonus" e "marebonus" chi sposta la merce dalla gomma alla rotaia. C'è tutto da fare, ma non è così impossibile.

MASSIMO MINELLA

- segue

NUMERI

14

LE
Saranno 14 le nuove
autorità di sistema
portuali

10

I VOLUMI
I porti italiani
movimentano poco
più di 10 milioni di teu

24

GLI ENTI
Sono 24 attualmente
le autorità portuali
italiane

10

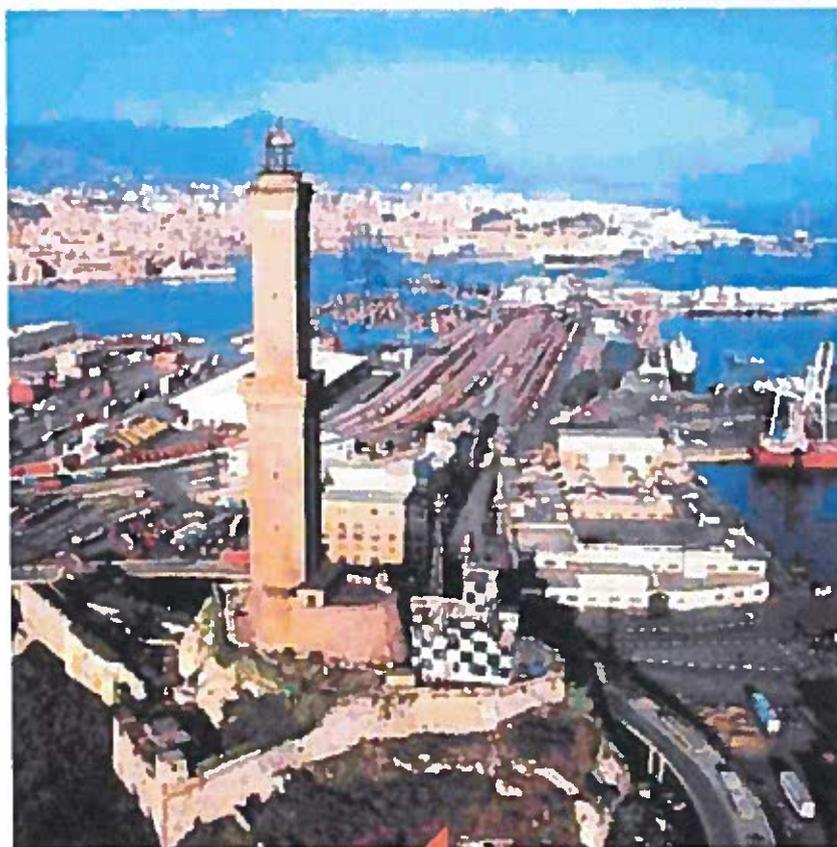
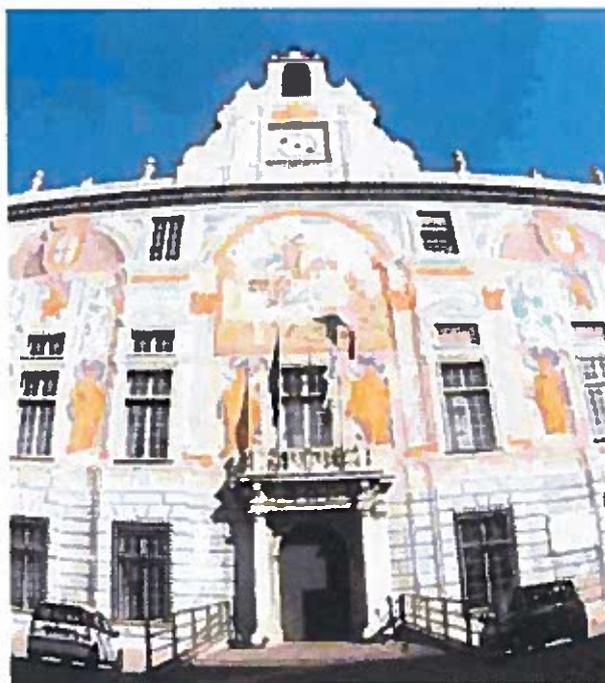
ROTTERDAM
Lo scalo olandese da
solo movimenta più
di tutti i porti italiani

1,5

I FINANZIAMENTI
Nei 24 porti sono
previsti investimenti
per 1,5 miliardi

5

PORTI-INTERPORTI
Sono 5 le connessioni
già pronte fra porta e
interporti



IL PORTO
di Genova, secondo la bozza
del decreto di riforma si unirà
a quello di Savona
A sinistra, palazzo San Giorgio
sede

LE SFIDE DEL PORTO

DA ANNI IL MONDO PORTUALE
CHIEDE LA RIFORMA
DELLE LEGGE 84/94

Riforma Delrio, marcia indietro Il diktat della Corte Costituzionale

Il timore è la creazione di un unico distretto da Savona a Civitavecchia

- LIVORNO -

LA RIFORMA dei porti ingrana la marcia indietro. Due gli elementi che sembrano decisivi per riconsiderare i punti dati fino a ieri per certi: il primo è la sentenza 261 della Corte Costituzionale che accogliendo il ricorso della Regione Campania bocchia l'articolazione della bozza Delrio dove esclude le Regioni stesse la diretta competenza la Consulta "dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art 29, comma 1 del decreto legge 12/09/14 n 133. (omissis) nella parte in cui non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica sia adottato in sede di conferenza Stato-Regioni". Il secondo è direttamente collegato ma già aperto dall'intervento diretto del premier Matteo Renzi su Delrio e riguarda il numero e l'articolazione dei distretti logistici, che da 14 (bozza

Delrio) potrebbero diventare 8 o addirittura 4 secondo le voci più allarmate. La sentenza della Corte Costituzionale ha sollevato un polverone nelle stesse Autorità portuali, dove in buona parte sembrava essere stata accettata la linea dei 14 accorpamenti. E' stata immediatamente convocata Assoport che dovrà affrontare le indicazioni della Consulta con la sentenza suddetta, ma anche capire se del piano Delrio si potrà salvare qualcosa o si dovrà ripartire da zero. Da giorni circolano voci secondo le quali Renzi e i suoi "consiglieri" non sarebbero soddisfatti né del metodo usato per gli accorpamenti, né degli accorpamenti stessi che hanno provocato furibonde resistenze in alcune aree (Savona non ne vuol sapere di diventare una succursale di Genova, Salerno di Napoli, Gioia Tauro di Messina e così via). Risse

che alla vigilia delle prossime, importanti elezioni amministrative aggiungono problemi ai problemi che già il Pd nazionale ha avuto con la crisi di Roma e con l'imbarazzante vicenda delle quattro banche salvate a spese - secondo le opposizioni - degli investitori.

TRA LE VOCI che circolano, e che Assoport dovrà verificare probabilmente oggi stesso - se ci riuscirà - c'è anche quella relativa ai nuovi accorpamenti secondo il numero ancora più ridotto dei distretti portuali. Qualcuno ha ipotizzato addirittura un unico distretto del Tirreno da Savona a Civitavecchia, che comprenda sotto l'unico cappello genovese anche Livorno, Piombino e la stessa Civitavecchia. Da far tremare le vene a chi ancora ieri considerava limitativo che i porti non a capo del distretto avessero "solo" un direttore e non un comitato portuale più o meno allargato.

A.F.

LA SENTENZA
Accolto il ricorso
della Regione Campania
sull'articolo 29



COMMISSARIO

IN BREVE

ILLEGITTIMITÀ

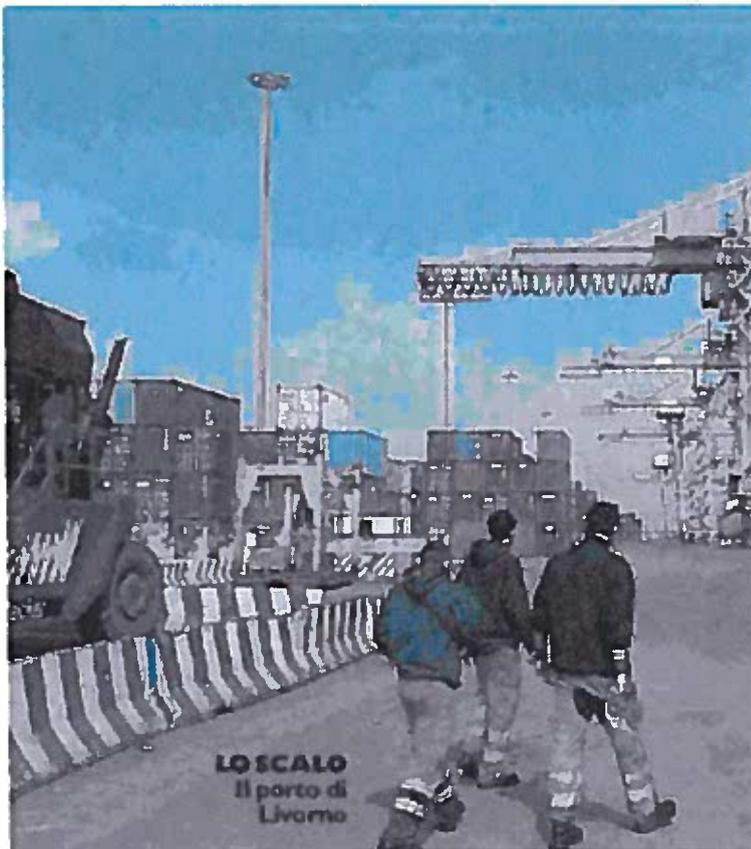
LA CONSULTA dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art 29, comma 1 del decreto legge 12/09/14 n 133. (omissis) nella parte in cui non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica sia adottato in sede di conferenza Stato-Regioni

ACCORPAMENTI

C'È STATO l'intervento diretto del premier Matteo Renzi su Delrio e riguarda il numero e l'articolazione dei distretti logistici, che da 14 (bozza Delrio) potrebbero diventare 8 o addirittura 4 secondo le voci più allarmate

RUMORS

PARE CHE il premier Renzi e i suoi "consiglieri" non sarebbero soddisfatti né del metodo usato per gli accorpamenti, né degli accorpamenti stessi che hanno provocato furibonde resistenze in alcune aree





Porti, rinnovato il contratto nazionale dei lavoratori

Roma - Coinvolte 20 mila persone. Previsto un aumento di 80 euro nel triennio, composto da 70 euro sul minimo tabellare e 10 euro

Roma - «**Rinnovato nella notte il contratto nazionale dei lavoratori portuali**». E' quanto riferiscono unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti che hanno sottoscritto il rinnovo con le associazioni datoriali Assoport, Assiterminal, Fise Uniport e Assologistica, sottolineando che «è positivo il giudizio su tutti i punti raggiunti, sia economici che normativi». Secondo Filt, Fit e Uilt «con il rinnovo che avrà decorrenza dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2018 è stata valorizzata la scelta sindacale di costruire un percorso che puntasse a rinnovare il contratto, in anticipo rispetto alla sua naturale scadenza del 31 dicembre 2015, in una fase delicata per il Paese sia sul piano della indispensabile ricerca di competitività qualificata che di profonda trasformazione normativa del settore portuale».

«**Il rinnovo che interessa circa 20 mila lavoratori** - riferiscono unitariamente le tre organizzazioni sindacali di categoria - **prevede un aumento di 80 euro nel triennio, composto da 70 euro sul minimo tabellare suddivise in 3 tranche (20 euro a dicembre 2016, 25 euro a luglio 2017 e 25 euro a luglio 2018) e 10 euro sotto forma di Edr (elemento distintivo retributivo) a settembre 2018.** Inoltre da gennaio 2016 l'importo di 20 euro oggi erogati sotto forma di Edr verranno inglobati nel minimo tabellare. È previsto un ulteriore aumento di 21 euro annui destinati al welfare aziendale e finalizzati all'estensione delle prestazioni previste dalla polizza sanitaria integrativa».

- segue

«Per quanto riguarda l'ambito di applicazione - spiegano Filt, Fit e Uilt - **con il rinnovo è stato confermato che a tutti i lavoratori portuali dipendenti delle imprese ex articoli 16/17/18 e delle Autorità portuali, sia applicato un unico contratto di lavoro che resta la prima clausola sociale a contrasto di tentativi di dumping contrattuale.** Inoltre per la parte normativa si registra un miglioramento di quanto previsto dal Jobs Act, riconoscendo alle organizzazioni sindacali un ruolo attivo, in tema di demansionamento, contratto di somministrazione, apprendistato, contratto a termine e lavoro a tempo parziale».

«Sono previsti - evidenziano le tre organizzazioni sindacali di categoria - anche rimandi alla contrattazione di secondo livello in tema di conciliazione delle esigenze di cura, di vita esigenze di lavoro, di welfare contrattuale e, rispetto al tema dei lavori usuranti, un avviso comune da presentare alle istituzioni e da sottoscrivere, a seguito all'approfondimento tecnico realizzato dall'Ente bilaterale, entro il 30 giugno 2016. Entro fine marzo 2016 invece - sostengono infine Filt, Fit e Uilt - **c'è l'impegno a dare piena attuazione all'accordo interconfederale per la elezione delle Rsu,** mentre entro il 6 febbraio 2016 si dovrà svolgere la consultazione con le assemblee per sciogliere l'ipotesi di accordo sottoscritta».

FVG: la Giunta regionale ha dato il via al dragaggio del Canale Valentinis. Costo di 700 mila euro

Author : com

Date : 14 dicembre 2015



(FERPRESS) - Trieste, 14 DIC - La Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia, su proposta dell'assessore alla Infrastrutture, Mariagrazia Santoro, ha deliberato l'affidamento in delegazione amministrativa al Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone dell'intervento di dragaggio del Canale Valentinis per il valore di 700 mila euro. Lo comunica la Regione in una nota stampa.

Come spiega Santoro, "per dare attuazione ai lavori di manutenzione ordinaria dei porti, dei canali marittimi e delle vie di navigazione interna nonché dei segnalamenti marittimi e lagunari di competenza regionale, l'arco costiero est, da Muggia a Grado, era già stato inserito nelle pertinenze manutentive del Consorzio per lo sviluppo industriale del Comune di Monfalcone".

"Il Consorzio - prosegue Santoro - ha già svolto attività che riguardano il monitoraggio, la predisposizione dei progetti e la realizzazione di relativi interventi ed ha attuato diversi interventi manutentivi tra cui i dragaggi del canale di accesso al Villaggio del Pescatore, del canale Primero e del canale di Punta Sdobba. Ora è urgente l'intervento di dragaggio del canale Valentinis che presenta una forte riduzione delle profondità con conseguenti problematiche per le imbarcazioni, criticità per la sicurezza della navigazione e limitata operatività dei mezzi di sicurezza della Capitaneria".

Il Valentinis è un canale industriale del porto commerciale di Monfalcone e risulta inserito in un ambito fortemente urbanizzato con connotati sia cittadini sia industriali; lungo la sponda sinistra sono presenti innumerevoli concessioni per approdi di piccola nautica, mentre lungo la sponda destra sono presenti il molo delle imbarcazioni di servizio della Capitaneria di Porto e il punto di ormeggio dei rimorchiatori a servizio del Porto di Monfalcone.

Il tratto maggiormente compromesso è la parte iniziale del canale, dal porticciolo Nazario Sauro fino a circa un terzo della lunghezza, per 450 metri. L'obiettivo dell'intervento, che avrà un costo di 700 mila euro, è quello di riportare la profondità del canale a 2,50 metri, a garanzia della navigabilità della via d'acqua.



IL PERSONAGGIO

Dondero, porto e Genoa
per il 'camallo onorario'

DONATELLA ALFONSO A PAGINAVI

Dondero, per il porto l'ultimo reportage del camallo onorario che amava Genova

DONATELLA ALFONSO

PER QUASI due anni, in momenti diversi, Mario Dondero — il grande fotografo di origini liguri scomparso domenica a 87 anni — se n'è andato in giro per il porto di Genova, amatissimo da uno che, come lui, era stato celebrato "camallo onorario", per raccogliere gli scorcî, le storie, soprattutto i volti di quel porto che stava per raccontare con un lavoro che sarebbe stato solo la prima tappa di un grande racconto per immagini tra le banchine di tre scali tra i più evocativi d'Europa. «Pensavamo di andare insieme a Trieste e poi a Marsiglia — racconta G.B. D'Aste, segretario generale — per un progetto che raccontasse i grandi porti. È la cosa che mi è dispiaciuta di più, così come di non aver ancora fatto partire la mostra con i suoi scatti. Che sono tanti, tantissimi».

Non si sa quanti saranno, ma riempiranno la Sala delle Comere di Palazzo San Giorgio, entro la primavera del 2016. Ci saranno scorcî del porto, in quel bianco e nero grigio scelto con la sua Leica del momento — quello che forse è stata l'ultima l'ha comprata in un negozio di Sottoripa, durante i suoi giri genovesi per il reportage — e i volti. Perché, come dice chi l'ha accompagnato in giro per le banchine, Dondero in quest'ultimo grande reportage «il por-

to l'ha visto ad altezza d'uomo». E così, accompagnato da chi il porto lo vive ogni giorno, se ne andava tra le Riparazioni navali e i container, tra i carbané e i gruisti, dalle sale di comando del terminal ai rimorchiatori. «Lo viveva come una fascinazione, quel luogo dove tutto è instabile, si parte e si torna, in ogni caso» racconta un altro compagno di quelle giornate. Perché al porto proprio non sapeva rinunciare. Forse una compensazione "da terra" al fatto di non essere stato quel capitano o comandante di macchina, chi sa, che i primi anni all'Istituto nautico a Camogli gli avrebbero dovuto riservare; lasciò dopo poco tempo, tornò a Milano (sempre con il Genoa, quella sì l'unica vera passione che lui portava con sé in ogni angolo del mondo, dentro al cuore) entrando nella vita fibrillante di quegli anni Cinquanta del pre-boom al bar Jamalca e dintorni, che Luciano Bianciardi avrebbe raccontato così chirurgicamente ne *La vita agra* (dove c'è posto anche per Dondero). Poi Parigi, il Nouveau Roman che di fatto nasce ufficialmente alla croce da una sua foto, il '68. I viaggi intorno al mondo, anche nei luoghi più pericolosi; ancora negli anni recenti, con Emergency in Afghanistan, per dire.

Ma Genova era un'altra cosa, i portuali pure. «Vedi, una volta che hai visto gli operai, non torni indietro. Se c'è una ragione per cui mi dicono che

sono diventato comunista è questa» confidava Dondero in una sosta nelle sue giornate genovesi, in una trattoria ai bordi di Sottoripa. Lui la gente la guardava in faccia, quelli che lavorano, in particolare; e la passione politica, per lui era semplicemente così, testimonianza. Non a caso, appunto, era stato nominato da quei compagni e amici della Sala Chiamata "camallo onorario", non certo un appellativo che si concede facilmente, fuori dalle parti di San Benigno.

«Era un entusiasta della vita, lo potrei definire solo così» riprende D'Aste. Quando ci siamo incontrati per la prima volta sono stato conquistato perché lui era una leggenda. Abbiamo cominciato a parlare, e lui ha fatto questi due anni di scorribande nel porto. Un impegno che si era preso perché ci teneva, perché voleva farlo».

Negli anni scorsi c'erano state due belle mostre di Dondero a Palazzo Ducale: nel 2009 "Est-Ovest Berlino, novembre 1989", quarantadue immagini che raccontavano la Berlino di vent'anni prima, scatti della vita quotidiana nei giorni della caduta del Muro; e nel 2012 "dalla parte dell'uomo", un'antologica che, passando da scrittori a contadini, da dive a portuali, raccontava la sua carriera attraverso la lente preferita: quella del rapporto tra umani. Con il cartellino della notorietà o meno. Al lavoro sul por-

to teneva particolarmente. Genova lo abbraccerà così.

Aveva lavorato due anni per un grande affresco. A primavera diventerà una mostra a S. Giorgio

LA LIGURIA POTREBBE FARE DA APRIPISTA PER LE ALTRE REGIONI CON GLI SCALI COMMISSARIATI

Porti, Toti apre il fronte con Delrio

Il governatore: «Ora la terna». L'alternativa è l'intesa su un nuovo commissario

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Un assedio politico e giuridico alla riforma dei porti di Delrio.

L'ultima spallata arriva dalla Regione Liguria: «Per il nuovo presidente del porto di Genova, occorre procedere nella richiesta della terna», spiega il governatore Giovanni Toti. Con la riforma impantanata anche dalla sentenza della Consulta, Toti intende chiedere al Ministero di formalizzare la procedura per arrivare alla terna di nomi di candidati alla presidenza del porto. Il ragionamento è semplice: senza riforma e con i tempi di approvazione che a causa di diversi problemi potrebbe allungarsi di mesi, il porto rischia un commissariamento lungo. Sia la Regione che gli operatori vor-

rebbero evitare una situazione di stallo. Così Toti chiede ora di far rispettare la legge attuale che prevede che il sindaco e la Camera di Commercio propongano tre nomi al ministero. Da questa rosa Delrio, d'intesa con Toti, dovrebbe scegliere il nuovo presidente

«Non escludo che in caso di sordità da parte del ministero a questa nostra richiesta, il ricorso possa essere una delle strade che potremmo intraprendere». Toti non spinge alla guerra con Delrio spaventato anche dai tempi lunghi di un'azione amministrativa. «Il modello di governance di Delrio non va bene - rincara la dose l'assessore ai porti Rixi - noi vogliamo che i territori del Nord Ovest e persino della Svizzera siano rappresentati: dobbiamo attrarre traffici non

respingerli». L'apertura di un confronto serrato con Delrio potrebbe dare il via ad un serie di azioni analoghe anche nelle altre regioni che oggi hanno commissariate. Toti mira alla terna, ma sa che un accordo politico invece potrebbe stringersi più facilmente sul commissario. Difficile infatti che il ministro esaudisca i desideri di Toti, perché significherebbe disconoscere la riforma. Diversamente la richiesta di concertare con Delrio un commissario che prenda il posto dell'Ammiraglio Pettorino, sarebbe un obiettivo più a portata di mano e sgraverebbe il comandante dal porto dal doppio e gravoso incarico, lasciando ad una figura più politica decisa di concerto con Toti, il vertice

© riproduzione riservata



Porti, Toti apre il fronte con Delrio / IL CASO

Genova - La Liguria potrebbe fare da apripista per altre regioni con gli scali commissariati. Il governatore: «Ora la terna». L'alternativa è l'intesa su un nuovo commissario.

Genova - **Un assedio politico e giuridico alla riforma dei porti di Delrio. L'ultima spallata arriva dalla Regione Liguria:** «Per il nuovo presidente del porto di Genova, occorre procedere nella richiesta della terna», spiega il governatore **Giovanni Toti**. Con la riforma impantanata anche dalla sentenza della Consulta, Toti intende chiedere al Ministero di formalizzare la procedura per arrivare alla terna di nomi di candidati alla presidenza del porto. Il ragionamento è semplice: senza riforma e con i tempi di approvazione che a causa di diversi problemi potrebbe allungarsi di mesi, il porto rischia un commissariamento lungo. Sia la Regione che gli operatori vorrebbero evitare una situazione di stallo. Così Toti chiede ora di far rispettare la legge attuale che prevede che il sindaco e la Camera di Commercio propongano tre nomi al ministero. **Da questa rosa Delrio, d'intesa con Toti, dovrebbe scegliere il nuovo presidente dell'Authority.** «Non escludo che in caso di sordità da parte del ministero a questa nostra richiesta, il ricorso possa essere una delle strade che potremmo intraprendere».

Toti non spinge alla guerra con Delrio spaventato anche dai tempi lunghi di un'azione amministrativa. «Il modello di governance di Delrio non va bene - rincara la dose l'assessore ai porti Rixi - noi vogliamo che i territori del Nord Ovest e persino della Svizzera siano rappresentati: dobbiamo attrarre traffici non respingerli». L'apertura di un confronto serrato con Delrio potrebbe dare il via ad un serie di azioni analoghe anche nelle altre regioni che oggi hanno Authority commissariate. Toti mira alla terna, ma sa che un accordo politico invece potrebbe stringersi più facilmente sul commissario. **Difficile infatti che il ministro esaudisca i desideri di Toti, perchè significherebbe disconoscere la riforma.**

COCKTAIL DI NATALE PER ASSAGENTI GENOVA. PRESENTI OPERATORI MARITTIMI E POLITICI

Dagli agenti le priorità per il 2016

Duci: «Giusta la scelta di Pettorino. Ma a questo scalo serve un presidente»

L'EVENTO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Manovre ferroviarie, ribaltamento a mare, ridefinizione dell'area delle riparazioni navali e nuova diga del porto. Sono queste, secondo Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi genovesi, le priorità da affrontare per migliorare l'efficienza dello scalo del capoluogo ligure. Opere necessarie, sulle quali il numero uno di Assagenti ha voluto portare l'attenzione a margine del consueto appuntamento natalizio dell'associazione che, ieri sera, si è tenuto all'Accademia Ligustica delle Belle Arti di Genova. Un momento di incontro per l'intero cluster dello shipping cittadino, e non solo, alla presenza, tra gli altri, del commissario del porto di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, di operatori e rappresentanti della politica locale. «Il 2016 - ha detto Duci - è stato per la nostra categoria un anno importante e ricco di soddisfazioni, a partire dalla seconda

edizione della Genoa Shipping Week con la quale la nostra città si è confermata capitale europea e internazionale del settore marittimo».

Ma nella giornata di ieri si è tenuta anche la riunione periodica del consiglio di Assagenti guidata dall'attuale presidente, che terminerà il proprio mandato all'inizio del prossimo anno per andare, salvo colpi di scena, a guidare l'associazione nazionale di categoria, Federagenti (al suo posto è in pole l'attuale vice, Alberto Banchemo). «Negli ultimi mesi - ha sottolineato Duci - abbiamo raggiunto l'accordo finale con Maersk, siamo l'unica realtà di categoria ad essere rappresentata a livello europeo e mondiale, in Ecasba e Fonasba, stiamo portando avanti con gli spedizionieri ed i terminalisti genovesi il progetto per la gestione di "E-port" e poi stiamo sviluppando un software per gli svincoli telematici delle merci in arrivo nel porto di Genova. Attraverso un convegno organizzato dalla nostra sezione yacht, abbiamo promosso Genova come hub internazionale delle attività legate

alla nautica, dalla cantieristica alle marine. Infine, grazie al lavoro di Fabio Fondacaro, di Yang Ming e di Roberto Rimassa, di Prosper, sono stati fatti passi in avanti per il progetto "Pmis", mentre sul versante delle crociere nel Tigullio, dal prossimo anno, grazie alle nuove norme di approdo per le navi, ci aspettiamo un significativo aumento nel numero di passeggeri». Ultimo capitolo quello della presidenza di Palazzo San Giorgio. Dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo, da Roma, è stata scelta la via del commissariamento del porto. «Ma deve essere una soluzione temporanea», ha chiuso Duci. Che ha aggiunto: «La scelta di Pettorino è stata azzeccata. Il governo si ricordi però di nominare un nuovo presidente entro tempi ragionevoli. Su questa nomina il ministero dei Trasporti si gioca la propria credibilità».

E proprio sulla nuova legge per i porti italiani, l'attuale commissario dello scalo genovese, ha dichiarato davanti agli agenti genovesi di «credere moltissimo alla riforma».

www.themeditelgraph.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il pubblico in sala all'Accademia Ligustica delle Belle Arti

FOTOSERVIZIO FORNETTI

- segue

Diversamente la richiesta di concertare con Delrio un commissario che prenda il posto dell'Ammiraglio Pettorino, sarebbe un obiettivo più a portata di mano e sgraverebbe il comandante dal porto dal doppio e gravoso incarico, lasciando ad una figura più politica decisa di concerto con Toti, il vertice dell'Authority.



Dagli agenti le priorità per il 2016 / GALLERY

Genova - Cocktail di Natale per Assagenti Genova. Presenti operatori marittimi e politici. Duci: «Giusta la scelta di Pettorino. Ma a questo scalo serve un presidente».

Genova - **Manovre ferroviarie, ribaltamento a mare, ridefinizione dell'area delle riparazioni navali e nuova diga del porto.** Sono queste, secondo **Gian Enzo Duci**, presidente degli agenti marittimi genovesi, le priorità da affrontare per migliorare l'efficienza dello scalo del capoluogo ligure. Opere necessarie, sulle quali il numero uno di Assagenti ha voluto portare l'attenzione a margine del consueto appuntamento natalizio dell'associazione che, ieri sera, si è tenuto all'Accademia Ligustica delle Belle Arti di Genova. Un momento di incontro per l'intero cluster dello shipping cittadino, e non solo, alla presenza, tra gli altri, del commissario del porto di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, di operatori e rappresentanti della politica locale.

«Il 2015 - ha detto Duci - **è stato per la nostra categoria un anno importante e ricco di soddisfazioni**, a partire dalla seconda edizione della Genoa Shipping Week con la quale la nostra città si è confermata capitale europea e internazionale del settore marittimo». Ma nella giornata di ieri si è tenuta anche la riunione periodica del consiglio di Assagenti guidata dall'attuale presidente, che terminerà il proprio mandato all'inizio del prossimo anno per andare, salvo colpi di scena, a guidare l'associazione nazionale di categoria, Federagenti (al suo posto è in pole l'attuale vice, Alberto Banchemo).

«Negli ultimi mesi - ha sottolineato Duci - **abbiamo raggiunto l'accordo finale con Maersk**, siamo l'unica realtà di categoria ad essere rappresentata a livello europeo e mondiale, in Ecasba e Fonasba, **stiamo portando avanti con gli spedizionieri ed i terminalisti genovesi il progetto per la gestione di "E-port"** e poi stiamo sviluppando un software per gli svincoli telematici delle merci in arrivo nel porto di Genova.

- segue

Attraverso un convegno organizzato dalla nostra sezione yacht, abbiamo promosso Genova come hub internazionale delle attività legate alla nautica, dalla cantieristica alle marine. Infine, grazie al lavoro di Fabio Fondacaro, di Yang Ming e di Roberto Rimassa, di Prosper, sono stati fatti passi in avanti per il progetto "Pmis", mentre sul versante delle crociere nel Tigullio, dal prossimo anno, grazie alle nuove norme di approdo per le navi, ci aspettiamo un significativo aumento nel numero di passeggeri».

Ultimo capitolo quello della presidenza di Palazzo San Giorgio. Dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo, da Roma, è stata scelta la via del commissariamento del porto. «Ma deve essere una soluzione temporanea», ha chiuso Duci. Che ha aggiunto: «La scelta di Pettorino è stata azzeccata. **Il governo si ricordi però di nominare un nuovo presidente entro tempi ragionevoli.** Su questa nomina il ministero dei Trasporti si gioca la propria credibilità». E proprio sulla nuova legge per i porti italiani, l'attuale commissario dello scalo genovese, ha dichiarato davanti agli agenti genovesi di «**credere moltissimo alla riforma**».



Il gruppo Giovani di Federa- genti festeggia dieci anni di attività

Roma - Fortemente voluto nel 2005 dall'allora presidente di Federa-
genti, Umberto Masucci, il gruppo è presieduto oggi da Giuseppe
Totorizzo.

Roma - **Dieci anni di attività per i Giovani di Federagenti.** Il gruppo dei gio-
vani agenti e raccomandatori marittimi festeggerà domani sera a Roma il
suo primo decennale. Fortemente voluto nel 2005 dall'allora presidente di
Federagenti, **Umberto Masucci**, il Gruppo giovani, presieduto oggi
da **Giuseppe Totorizzo**, è realtà consolidata e non solo all'interno di Federa-
genti. Think tank per idee e progetti, ha intensificato negli anni la sua attivi-
tà sia in Italia sia a livello internazionale. Per il suo primo decennale domani,
con inizio alle 19, si svolgerà a Roma, presso The Corner Rome, in viale A-
ventino, una festa nel corso della quale saranno ripercorse le tappe
dell'attività del Gruppo.

I Giovani di Federagenti festeggiano dieci anni

Roma, 14 dicembre 2015 – Dieci anni di attività per i Giovani di Federagenti. Il gruppo dei giovani agenti e raccomandatori marittimi festeggerà domani sera a Roma il suo primo decennale. Fortemente voluto nel 2005 dall'allora presidente di Federagenti, Umberto Masucci, il Gruppo giovani, presieduto oggi da Giuseppe Totorizzo, è realtà consolidata e non solo all'interno di Federagenti. Think tank per idee e progetti, ha intensificato negli anni la sua attività sia in Italia sia a livello internazionale. Per il suo primo decennale domani, con inizio alle 19, si svolgerà a Roma, presso The Corner Rome, in viale Aventino, una festa nel corso della quale saranno ripercorse le tappe dell'attività del Gruppo.

Logistica. Linea Vado-interporto Sito Savona e Torino unite dal treno della frutta fresca



In attesa delle grandi opere ferroviarie, come il terzo valico dei Giovi, per le quali i tempi sono più lunghi di quelli che la merce può aspettare, il porto di Savona punta a utilizzare meglio le linee esistenti. Lo scalo ha avviato un primo collegamento diretto (sperimentale) con l'interporto di Torino per trasportare container su treno, con un'attenzione specifica ai contenitori refrigerati per il trasporto di frutta. Ma l'obiettivo è più ambizioso, perché, afferma il presidente

di Savona, Gianluigi Miazza, «è la possibilità di realizzare fino a 13 treni merci, per andare e tornare, al giorno. Abbiamo appena iniziato ma si andrà avanti a partire da gennaio. Del resto volevamo dimostrare, e ci siamo riusciti, che è possibile creare un convoglio con costi uguali o inferiori a quelli del trasporto su gomma. E abbiamo passato gli Appennini con un treno inferiore ai 450 metri e alle 700 tonnellate, con contenitori high cube (più alti di quelli standard, ndr), servendoci di carri ribassati. Condizioni che in molti ritenevano impossibili da tenere sulla linea che abbiamo percorso», che ha gallerie basse.

Il convoglio ha collegato il porto di Vado Ligure con l'interporto Sito di Torino Orbassano portando 24 contenitori, sette dei quali refrigerati la frutta, percorrendo 200 chilometri in tre ore. È stato realizzato con l'apporto, oltre che della port savonese e di Sito, di Trenitalia, Rfi, gruppo Gavio, Apm Terminals (Maersk), della

Regione Piemonte, del Commissario per la Tav, Paolo Foletta e gruppo Battaglio.

«La creazione di questo treno» prosegue Miazza «è stata spinta da tutti. In particolare, le merci dei container carichi di frutta sono il risultato di un'intesa tra Apm Terminals, che gestisce a Vado il più grande terminale di frutta del Mediterraneo e Battaglio, che opera presso il Caat, il centro agroalimentare di Torino. È chiaro che il primo viaggio è stato un po' pilotato ma l'idea è di vendere il servizio in modo regolare da gennaio».

Del resto il convoglio arriva dopo uno studio di fattibilità di

I PARTNER

Accordo tra Trenitalia, Rfi, Gavio, Apm Terminals (Maersk), Regione Piemonte, commissario Tav e gruppo Battaglio

trasporto intermodale sulla tratta Vado-Orbassano, che ha messo in evidenza, spiega una nota, «come le linee ferroviarie secondarie (come la Savona - Torino), costituiscano una risorsa fondamentale per dare risposte tempestive alle esigenze del trasporto merci. Iniziando a lavorare su queste infrastrutture, si può mettere a punto un sistema che dovrà successivamente integrarsi con le nuove grandi opere oggi in cantiere, sulla direttrice Nord-Sud (corridoio Rhine-Alpine) ed Est-Ovest (corridoio Mediterraneo) e sul fronte marittimo (piattaforma di Vado Ligure, espansioni dei porti di Genova e La Spezia)».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rewec 3, convegno internazionale a Molo Vespucci

CIVITAVECCHIA - Appuntamento domani mattina, a partire dalle 9 a Molo Vespucci, con "Development of the green mobility in sea ports through the implementation of the pilot technology Rewec 3". Si tratta di un convegno internazionale che vedrà la presenza, oltre che del commissario Monti, anche del consigliere di direzione alla Dg Move dell'Unione europea Helmut Morsi. Si parlerà quindi del progetto sostenibile per la produzione di energia dal mare.

(14 Dic 2015 - Ore 17:36)

VERSO UN ENTE «BIFRONTE»

Anziché una sola realtà al servizio di tutti gli operatori del territorio, potrebbero nascere due: una a Bari e una a Taranto

IL MINISTRO DELRIO

Ha sottolineato con forza la necessità che si faccia gioco di squadra fra gli scali della regione per acquisire nuovi traffici

MERCI IN ARRIVO E IN PARTENZA

Nel 2014 i tre scali Barletta, Bari e Monopoli hanno movimentato 6 milioni di tonnellate Brindisi 10,8 milioni e Taranto 27,8

L'INCOGNITA BRINDISI

Nell'eventualità si costituissero due [redacted] lo scalo brindisino a quale delle due farebbe capo? Il ministero vorrebbe a quella di Taranto

PICCOLE SUPERFICI NEL BARESE

Se il porto del capoluogo ionico occupa 17,86 kmq (è il terzo d'Italia dopo Augusta e Venezia) Brindisi ne conta 0,99 e Bari soltanto 0,90 kmq

La Puglia si spacca sui porti

Rischia di naufragare il progetto di un'unica Autorità regionale di sistema

di FEDERICO PIRRO*

● Si dovrà discutere ancora a lungo sulla sede dell'Autorità di sistema portuale per la Puglia? E, per evitare di scontentare le città che se la contendono, ovvero Bari e Taranto, si finirà per istituirne due, l'una nel capoluogo regionale e l'altra in quello ionico, arrivando così a una soluzione che ritengo sbagliata per risolvere un problema che è del tutto secondario come quello della sede? E se pure Graziano Delrio, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su sollecitazione del sindaco di Bari, Antonio Decaro, non ha escluso la possibilità che - almeno in una prima fase - esistano nella regione due Autorità portuali, qualcuno pensa forse di esorcizzare i problemi che ne deriverebbero lavorando solo sul protocollo d'intesa fra le tre attuali [redacted]

[redacted] che pure è stato sottoscritto a Taranto il 2 dicembre scorso? E perché poi - chiedo ai lettori - dovrebbero collaborare due Autorità portuali che conserverebbero personalità giuridica, *governance* autonoma, bilancio, propri piani regolatori e piani operativi triennali e, soprattutto, autonoma capacità di promozione dei traffici? Non è già fallita in passato l'esperienza dell'API, l'Associazione dei porti di Puglia? E, ancora, nell'eventualità che si costituissero in

Puglia due [redacted] il porto di Brindisi a quale delle due farebbe capo? Il Ministero vorrebbe a quella di Taranto, sia per affinità di movimentazioni di alcune merci e sia perché il traffico crocieristico e quello dei traghetti per la Grecia sono concorrenziali con quelli di Bari; e le Autorità brindisine con gli operatori locali sono fermamente intenzionate a difendere o a riprendersi quei traffici che, invece, il porto di Taranto non contenderebbe loro. Naturalmente la competizione dovrebbe avvenire in logiche di mercato e nel contesto dei profili strutturali dei singoli porti e dialogando con armatori italiani ed esteri che potrebbero però anche «saltare» la Puglia se non ritenessero convenienti i suoi approdi. Allora, ci si rende conto di quale scenario pericolosamente competitivo si aprirebbe nella nostra stessa regione fra le, pur legittime, attese dei vari soggetti in campo? Perciò se ne può parlare costruttivamente e con dati alla mano con tutti gli *stakeholder* regionali, senza arruocarsi su posizioni sterilmente contrapposte e senza mettere solo sulle spalle della Regione il compito di mediare quando, invece, dovrebbero essere per primi i territori e i loro interessi ad autoregolamentarsi per il raggiungimento di un obiettivo più generale e conveniente per tutti?

PORRE FINE CON RAGIONEVOLEZZA ALLA DISPUTA. ALCUNI NUMERI PER UNA RIFLESSIONE Pertanto la querelle che sta dividendo (e lacerando) i rappresentanti di Bari e di Taranto sulla sede di quella che, invece, dovrebbe restare l'unica Autorità di sistema portuale per la Puglia meriterebbe, a

- segue

mio avviso, di essere ricondotta a un'ulteriore e più serena valutazione di alcuni dati strutturali e dello scenario competitivo in cui verrebbe a collocarsi l'auspicato sistema unitario.

Il ministro Delrio, a Taranto, ha sottolineato con forza la necessità che si faccia gioco di squadra fra gli scali della regione per acquisire nuovi traffici: e lo ha detto non per finalità puramente esortative, ma per sottolineare con la forza dei numeri che oggi, per l'intero Paese e ancor più per il Sud, la sfida

(durissima) è con una certa portualità mediterranea e nordeuropea che è già avanti anni luce rispetto alla nostra. Se non si avesse piena consapevolezza di questo elemento, si rischierebbe di condannare per colpevole miopia l'intera portualità pugliese ad un ruolo del tutto marginale, perdendo così occupazione, investimenti, nuovi traffici e finendo col colpire gli interessi imprenditoriali che si dice invece di voler tutelare.

Vediamo alcuni numeri. Il primo riguarda la superficie totale in kmq dei porti pugliesi. Quella del capoluogo ionico è di 17,85 kmq, a Brindisi di 0,99 kmq, mentre a Bari è di 0,90 kmq. Per questo indicatore il porto di Taranto è il terzo d'Italia dopo Augusta (32,7 kmq) e Venezia (24,9 kmq). Il secondo dato riguarda merci in arrivo e in partenza lo scorso anno dai nostri maggiori scali. Nel 2014 i tre porti gestiti di Bari ovvero Bari, Bari e Monopoli hanno movimentato merci per 6 milioni di tonnellate, delle quali 4,7 milioni riferite allo scalo del capoluogo. Quello di Brindisi per 10,8 milioni e Taranto per 27,8 milioni. Cosa si movimentava? In larga misura *commodities* per alcune grandi industrie delle tre aree: minerale di ferro e petrolio greggio o raffinato a Taranto; carbone, gpl, virgin nafta, zucchero grezzo di canna a Brindisi; grano, olio vegetale per energia da biomasse, olio d'oliva per alimentazione e sabbie silicee nei tre porti del Barese. A tali beni - che nei tre scali consentono di fatto

di raggiungere i rispettivi grandi numeri - si aggiungono poi di vero e proprio manifatturiero coils e pale eoliche a Taranto; meccanica varia a Brindisi; paste alimentari, mangimi, farmaci, marmi, prodotti chimici e calzature di sicurezza dagli scali del Barese. Inoltre, di tanto in tanto - quali commesse spot dall'estero per singole industrie del territorio - soprattutto da Bari partono pompe per l'industria petrolifera, alcuni veicoli ecologici ed isotermici, martelloni demolitori, materiali per l'edilizia.

POCHI GRANDI GRUPPI ALIMENTANO LE MOVIMENTAZIONI - Si possono così individuare agevolmente i gruppi industriali che generano le movimentazioni maggiori: Ilva,

Eni, Vestas, Enel, Versalis, Ipen, Sfir, Casillo, Casa Olearia Italiana, Veme, GeOil&Gas-Nuovoflignone, Merck Serono, Divella, Cofra, Chimica D'Agostino, Veronesi. Allora, come si può osservare, non è particolarmente elevato il mix di materie prime e beni manifatturieri da e per i porti pugliesi, anche se bisogna dare atto ai vertici delle tre di aver compiuto sforzi rilevanti per incrementare i traffici portando anche, come a Bari, nuovi vettori con i loro servizi per aumentarne l'offerta ai produttori locali. V'è da aggiungere inoltre che sempre a Bari - a causa della limitatezza strutturale delle banchine disponibili - i vertici hanno meritoriamente avviato un uso a ciclo continuo di alcune di esse, facendo compiere anche di notte (quando possibile) operazioni di sbarco e imbarco di merci. Peraltro i porti di Bari, Monopoli, Barietta e Manfredonia non hanno raccordi ferroviari e questo, purtroppo - ma non per responsabilità della Governance barese - è un handicap per la loro competitività. A Bari inoltre risultano al momento quasi inesistenti i rapporti anche di sola consultazione fra lo scalo marittimo, l'Interporto e Parco Ferruccio delle Ferrovie, mentre la «camionale» che dovrebbe collegare porto e zona industriale, pur essendo molto utile, non è purtroppo di imminente realizzazione. Pertanto un primo livello di problemi riguarda l'urgente necessità per la maggior parte dell'imprenditoria pugliese di elevare (e di molto) i propri volumi di produzione, aumentando così importazioni di materie prime e semilavorati e forzando le esportazioni di beni finiti, soprattutto in direzione di Paesi e mercati ancora in buona misura poco praticati almeno con sistematicità come Egitto, Turchia, Iran, Asia ex Sovietica, Paesi del Golfo, India, Vietnam, Cina, Giappone, Indonesia. Sotto questo profilo l'apparato manifatturiero della città metropolitana di Bari - come documentato in uno studio allegato all'ultimo Piano operativo triennale barese - ha enormi potenzialità, disponendo di una molteplicità di aziende di piccole, medie e grandi dimensioni che potrebbero essere molto più aggressive sui mercati esteri grazie a varietà e qualità dei loro prodotti. Ma anche nelle altre province operano apparati manifatturieri capaci di incrementare le loro esportazioni, utilizzando la modalità di trasporto marittima.

Contemporaneamente, bisognerebbe con un'offerta unitaria - di sistema, appunto - candidare i porti della Puglia, proprio per la sua posizione geografica, all'attrazione di imbarchi e sbarchi di molti altri beni che al momento non transitano dai nostri scali: dalle vetture della Fiat Chrysler di Melfi e della Sevel in Val di Sangro in Abruzzo - o almeno di quelle destinate ai mercati del Medio Oriente e del Nord Africa - alle auto della stessa Fiat che arrivano in Italia dalla Serbia, ovvero la 500L, e dalla Turchia, come la Tipo che si produce nello stabilimento di Bursa della Fiat Tofas. Ma

anche macchine movimento terra, capi di abbigliamento, macchine utensili, elettromeccanici, grandi derrate ortofruttilicole provenienti dall'intero Mezzogiorno potrebbero partire dalla Puglia, o giungervi da altri Paesi del Mediterraneo e dal Far East per le esigenze del sistema di trasformazione regionale, o per dirigersi verso altri mercati meridionali o del Nord Italia e del Nord Europa.

SI PUÒ COMPETERE CON SCALI SENZA RETROPORTUALITÀ ATTREZZATA? - Mi chiedo e chiedo allora agli stakeholders pugliesi del settore: ma veramente qualcuno pensa di poter affrontare la competizione

con le altre portualità italiane e mediterranee, con scali che hanno in qualche caso poche banchine, senza collegamenti ferroviari con la rete nazionale, senza un retrostante sistema logistico integrato a livello regionale e ponendo in concorrenza due pugliesi di porti core (porti strategici a livello *Unesco* inseriti nella rete *Trans-europea*; ndr), qualora se ne costituissero due? Ma per gli scali regionali - per quanto i numeri di Taranto e Brindisi siano ben più elevati di quelli di Bari - le quantità movimentate rimangono comunque complessivamente più limitate rispetto a quelle di altri grandi porti nazionali ed esteri, mediterranei e del Nord Europa. Ecco allora la necessità di costituire anche in Puglia un'unica Autorità di sistema portuale che punti alla gestione unitaria degli scali di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi e Taranto, nello scenario competitivo in cui sono collocati tutti gli scali italiani, cominciando proprio da quelli più grandi come Genova, Savona, La Spezia, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Trieste, che competono non solo con quelli del Nord Europa, ma anche con gli altri della sponda Sud del Mediterraneo, da Tangeri a Port Said.

Anche in questo mio secondo intervento inoltre ritengo opportuno richiamare l'urgenza che la portualità nazionale e quella del Sud in particolare - come ha sottolineato il ministro Delrio - si attrezzino con scali molto più funzionali, con retroporti più efficienti e una intermodalità più qualificata e interconnessa con le grandi aree del Nord Italia e del Nord Europa se vorranno intercettare crescenti flussi di merci provenienti dal Far East, altrimenti destinati a sbarcare altrove, non mancando negli Stati europei che si affacciano da ovest ad est nel Mediterraneo porti più attrezzati dei nostri: per intenderci, da Valencia in Spagna al Pireo in Grecia, dove - è bene ricordarselo sempre - si è trasferita l'Evergreen, dopo aver lasciato Taranto e stabilito a Bari un attracco per traffico feeder.

Allora, ognuno vuole coltivare il proprio orticello, dimenticando così che oggi la partita della logistica marittima è di dimensioni planetarie?

NESSUNA PENALIZZAZIONE PER I SINGOLI PORTI CON UN'UNICA

-La nascita dell'unica Autorità di Sistema portuale comunque non significherebbe affatto penalizzare i singoli scali e gli interessi imprenditoriali che gravitano sulle banchine e le loro attuali movimentazioni, ma ricomporle in una visione e in una strategia ben più ampia che dal porto di Manfredonia giungerebbe sino a quello di Taranto, collegando e specializzando funzionalmente sei scali - 7 con quello di Molfetta - ed evitando così dannose concorrenzialità e duplicazioni di adeguamenti infrastrutturali per i quali le risorse necessarie sono ormai decisamente limitate. E poi, diciamoci anche con franchezza che data l'attenzione che il Governo (per le ragioni a tutti note) porta allo scalo di Taranto - ove peraltro vi sono 539 persone in cigs della Evergreen - è molto probabile, ma vorrei sbagliarmi, che col passare del tempo sarà solo il porto di quella città (anche per le sue dimensioni) ad essere oggetto di attenzioni da parte dell'Esecutivo nazionale che sta già lavorando per portare nuovi terminalisti nello scalo che dovrà diventare «multipurpose». Non sarebbe allora più conveniente (per tutti) che i legittimi interessi del porto di Taranto si ricompongano in una visione più generale di respiro regionale?

Per la governance della nuova Autorità - ed è bene ricordarlo ancora una volta - il Governo prevede la figura di un Presidente, di un Segretario generale e di un Comitato di gestione di cui facciano parte un componente designato dalla Regione, un altro dalla Città metropolitana di Bari e tre dalle città sedi delle Autorità dismesse, mentre gli scali saranno guidati da singole Direzioni. Quest'ultimo allora, e non quello della sede, è il punto vero da precisare con grande chiarezza nel decreto ministeriale di attuazione delle riforme. In ogni sede di Autorità soppressa, infatti, dovrebbe essere istituita la Direzione di scalo portuale con larga autonomia amministrativa, da un lato conservandole le competenze assegnate dalla normativa vigente alle Autorità portuali in via di soppressione e, dall'altro,

trasferendo invece, a vantaggio della nuova Autorità di sistema: l'approvazione del Piano regolatore e del suo Piano operativo triennale; l'approvazione del bilancio annuale e pluriennale; l'attività promozionale; il ri-

lascio delle concessioni demaniali superiori a quattro anni. Proposte queste discusse e approfondite in Assoport, anche su autorevole suggerimento del vertice barese.

La nuova Autorità di sistema - cui spetterebbe la gestione del bilancio, la redazione del Piano regolatore generale della portualità regionale, la promozione strategica sul mercato internazionale e l'acquisizione del traffico - assumerebbe così precisi compiti di indirizzo generale delle politiche di gestione dei porti

ricadenti sotto la sua amministrazione per il tramite delle Direzioni di scalo, provvedendo inoltre all'approvazione di regolamenti e disposizioni per uniformare le procedure amministrative e dei servizi da erogare nei singoli scali. Sarebbe altresì auspicabile che si costituissero i Comitati di cluster marittimo per ogni Direzione di porto che, raccogliendo opinioni, valutazioni e proposte degli operatori a vario titolo interessati a formularle, potrebbero così sopperire alla cancellazione dei Comitati portuali prevista nella riforma. Di conseguenza bisognerà puntare alla redazione di un unico grande Piano regolatore della portualità di Sistema - dialogando in ogni caso con la Regione e i singoli Comuni - che collochi i vari scali, e le vecchie e nuove funzioni che essi saranno chiamati a svolgere, in una prospettiva unitaria di ben più ampio respiro. Insomma, avremmo un unico «grande porto pugliese» con varie banchine da Manfredonia a Taranto, sul modello di quelli del Nord Europa, i cui attracchi distano anche molti chilometri gli uni dagli altri: un unico «grande porto pugliese», parte integrante e di rilevanza strategica del sistema di trasporto multimodale e intermodale dell'intero Paese. Questo vasto sistema portuale integrato della regione dovrà poi, e sempre di più, porsi in relazione non solo con gli hinterland produttivi locali, che già oggi in varia misura vi gravitano intorno, ma anche - come detto in precedenza - con quelli di Basilicata orientale, Molise, Irpinia, ma anche, a ben vedere, con quelli della Calabria settentrionale e persino dell'Abruzzo meridionale. E, nell'ambito del progetto comunitario Adriatico-ionico, questo Sistema portuale pugliese dovrà interrelarsi ancora di più con quelli dell'altra sponda adriatica, dell'Egeo, del Mar Nero e del Mediterraneo centro-orientale.

PUNTARE ALLA CREAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO PUGLIESE PREVISTO DAL PON 2014-2020 - Se lo scenario della portualità appena delineato risulta non solo percepibile, ma anche auspicabile alla luce di quanto proposto dal Governo, allora si dovranno interconnettere con efficienti infrastrutture di collegamento le numerose banchine del nuovo «Porto di Puglia» con le aree retroportuali e i nodi di trasporto intermodale già presenti nel territorio, dal momento che - come previsto anche nel PON Infrastrutture e reti 2014-2020 - bisognerà creare il «sistema logistico pugliese», chiamato fra l'altro a collegare funzionalmente la Piattaforma logistica di Taranto, il dismesso scalo merci di Surbo a Lecce - per il quale è stata avanzata una proposta di rilancio da parte di imprenditori locali - il centro intermodale di Francavilla Fontana, i terminal ferroviari delle FS e della Versalis di Brindisi, l'Interporto e lo scalo Ferruccio delle FS di Bari,

l'Interporto di Cerignola non ancora avviato, e lo scalo merci di Foggia gestito dalla Lotras, così come si dovrà collegare quest'ultimo mediante raccordo ferroviario con il porto alti fondali di Manfredonia, secondo il progetto del Consorzio Asi di Capitanota. In questo quadro - finalizzato alla realizzazione del sistema logistico regionale - v'è ancora molto da fare e bisognerà farlo anche alla luce di quanto previsto dal recente e qualificato Piano attuativo 2015-2019 del PRT della Regione.

Questi, dunque, sono i grandi obiettivi cui siamo chiamati in Puglia, al servizio però dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo, e proprio grazie alla nostra posizione geografica che ci assegna il ruolo di vero e proprio «pontile» dell'Europa comunitaria proteso nel Mediterraneo, interessato al corridoio europeo Baltico Adriatico, da raccordarsi con l'altro corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Allora, in questo macrosenario, non mi sembra proprio che vi sia più spazio per chiusure localistiche e difese municipalistiche che, oltre ad apparire antistoriche, risulterebbero perdenti sotto il profilo strettamente economico e proprio a danno degli interessi di quegli stessi

operatori che pure si vorrebbero legittimamente tutelare. Inoltre, il panorama imprenditoriale pugliese registra già da anni la presenza di società di trasporto intermodale, come ad esempio la GTS di Bari e la Lotras di Foggia, che operano e competono con successo con i loro convogli su tratte nazionali e internazionali, senza alcuna chiusura localistica.

UN'UNICA [REDAZIONE] CON DUE SEDI FRA LORO COMPLEMENTARI? - Per quel che riguarda infine la sede dell'unica Autorità di Sistema portuale, ovunque il Governo ritenesse opportuno localizzarla in accordo con la Regione, dovrà essere assolutamente chiaro a tutti noi - lo ripeto ancora una volta - che non sarà affatto [REDAZIONE] di quella sola città cui sono state annesse le [REDAZIONE] soppresse, ma, al contrario, l'Ente preposto al governo dell'intero sistema portuale integrato della Puglia, amministrato da rappresentanti dell'intera regione, nell'esclusivo interesse di tutti i suoi scali. Se invece il problema della sede diventasse oggetto di una vera e propria «guerra di religione», si potrebbe pensare - sempre nell'ambito di un'unica Autorità di sistema - a due sedi fra loro complementari, a organi di governance che si riuniscono alternativamente a Bari e Taranto e a strutture amministrative divise per competenza territoriale, quelle a Bari che curano i porti da Monopoli a Manfredonia e quelle a Taranto che seguono Brindisi e il capoluogo ionico? Tali strutture peraltro dialogherebbero

- segue

in video conferenza, via e-mail, con skype: nell'era di Internet sarebbe poi così difficile comunicare a distanza? Mi rendo conto che la proposta potrebbe apparire del tutto schematica e salomonica, ma vuole essere un contributo alla soluzione di un problema che, lo ripeto, è del tutto secondario. Ma se nonostante questi caveat si volesse comunque giungere alla costituzione di due Autorità, allora è bene sapere che esse potrebbero anche essere destinate a un lento e inesorabile declino. Sarebbe una storica occasione perduta per la Puglia, con conseguenze negative incalcolabili per una lunga fase storica. È auspicabile pertanto che nessuno se ne voglia assumere la responsabilità.

**Università di Bari*

HANDICAP INFRASTRUTTURALI

Bari, Monopoli, Barletta e Manfredonia non hanno raccordi ferroviari

L'OCCHIO DI RIGUARDO

L'Esecutivo punta sullo scalo tarantino ed è al lavoro per portare lì nuovi terminalisti

CI VORREBBE PIÙ APPEAL

Potrebbero sbarcare in Puglia le vetture della Fiat Chrysler di Melfi e della Sevel in Val di Sangro

CAPOLUOGO, LAVORI IN PAUSA

La «camionale» che collegherà la zona industriale barese non è purtroppo di imminente realizzazione

TARANTO

Una veduta del porto con le ciminiere del siderurgico sullo sfondo



- segue



BARI Una veduta aerea del porto



BARI Una veduta aerea del porto



BRINDISI Una veduta aerea del porto



MANFREDONIA Una veduta aerea del porto



Porti: a Palermo maiden call della Norwegian Epic

Scambio crest tra presindete Cannatella e comandante Hoydal

14 dicembre, 15:14

(ANSA) - PALERMO, 14 DIC - Il presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Cannatella, ha partecipato al maiden call a bordo della Norwegian Epic, nuova ammiraglia della Norwegian Cruise Line, arrivata ieri mattina nel porto di Palermo, proveniente da Cagliari, e poi ripartita per Napoli nel pomeriggio. La cerimonia del maiden call ha luogo la prima volta che una nave approda in un particolare porto: Cannatella e il comandante Idar Hoydal si sono scambiati i crest, come prevede la tradizione. "Siamo molto soddisfatti - ha commentato il presidente Cannatella - di ospitare la terza nave più grande al mondo che ritornerà a Palermo il prossimo gennaio. Da parte nostra, lavoriamo per un porto sempre più efficiente".

La Norwegian Epic offre una crociera con innovazioni mai viste in mezzo al mare. Possiede sistemazioni di alto livello anche per chi viaggia da solo, e una tra le più grandi Spa sul mare; è famosa per l'intrattenimento che comprende anche il circo, e sperimenta 23 deliziose scelte culinarie. A bordo c'è un'ampia possibilità di attività sportiva: arrampicata, discesa a doppia corda, piste da bowling. Non mancano un centro per bambini, una discoteca per i più giovani e il casino. La nave misura 329 metri e ospita 4.100 passeggeri più 1.738 membri dell'equipaggio.

Porti. In arrivo un emendamento e due regolamenti per snellire le procedure e abbassare i fondali

Sprint del Governo sui dragaggi

Velo: via a marzo - Conforti: direzione giusta, ma vanno studiati i testi

Raoul de Forcade

Il Governo accelera sulla normativa per favorire i dragaggi nei porti, puntando a semplificare la burocrazia. Saranno tutti a regime entro marzo 2016 i tre provvedimenti in fieri (un emendamento e due regolamenti) per tagliare i tempi degli escavi nei fondali. Ad assicurarlo è il sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo, che si guadagna così il plauso di Assiterminal. Una nota positiva dopo la frenata sul piano logistico nazionale impressa dalla Corte costituzionale che, da pochi giorni, ha dichiarato l'illegittimità dello Sblocca Italia nella parte in cui non prevede il «coinvolgimento delle Regioni nelle procedure di adozione del piano della portualità».

Per quanto attiene alla modifica normativa sui dragaggi, il ministro ha messo a punto un emendamento al Collegato ambientale alla legge di Stabilità grazie al quale, afferma la Velo, «semplifichiamo

i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta delle sabbie dragate. Oggi vengono costruite, anche dove non si è in presenza di materiali pericolosi, con parametri di permeabilità pari a quelli previsti per il contenimento dei rifiuti, dal decreto legislativo 36/2003. Con questa modifica normativa noi diciamo che l'impermeabilizzazione deve essere calibrata, caso per caso, a seconda della qualità del materiale che va stoccato».

Non solo. «Sempre nel Collegato - dice la Velo - grazie a un lavoro fatto insieme ai ministeri dei Trasporti e della Salute e con Ispra, Iss (Istituto superiore di sanità, ndr) e Cnr, sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentiranno, a determinate condizioni, l'automatica deperimetrazione delle aree a mare da Sin (sito di interesse nazionale, con prescrizioni più complicate sulla tu-

tela ambientale, ndr) a Sir (sito di interesse regionale) che applica l'articolo 109 del dlgs 152/2006. Altra norma di cui stiamo modificando il regolamento». L'emendamento al Collegato, aggiunge il sottosegretario, «è stato già approvato in Senato e va alla Camera per l'ok definitivo il 21 dicembre e spero possa essere pubblicato in Gazzetta già il 31».

Per quanto attiene alle regole dei dragaggi, prosegue la Velo, «l'articolo 109 del decreto 152 dice che, se il materiale portato a galla con gli escavi è di buona qualità, può essere utilizzato ad esempio per il ripascimento delle spiagge. Altrimenti deve andare in casse di colmata o essere smaltito come rifiuto. Noi abbiamo messo a punto un sistema nuovo per analizzare il materiale, usando un metodo ponderale al posto di quello tabellare utilizzato finora. Insomma, si testa l'effettiva quantità e pericolosità degli elementi inquinanti

nei materiali dragati». Il nuovo regolamento è stato presentato ieri alla Conferenza Stato Regioni. «Poi - afferma la Velo - passerà al vaglio del Consiglio di Stato che, in genere, impiega un paio di mesi a portare a termine le proprie valutazioni». Altro regolamento in corso di modifica è quello relativo ai porti classificati Sin: «Anche in questo caso stiamo semplificando le procedure per i dragaggi e invieremo il testo al Consiglio di Stato in settimana». Insomma, conclude la Velo, «siamo in dirittura d'arrivo ed entro marzo tutto dovrebbe essere pronto». Tempi che piacciono al presidente di Assiterminal, Marco Conforti, il quale afferma: «O si va nella direzione di semplificare o i porti si intasano e chiudono. I dragaggi devono essere considerati alla stregua di una normale manutenzione, come accade nel Nord Europa. Ci sembra che i provvedimenti in questione abbiano lo spirito giusto, anche se ci riserviamo di leggerne i testi».

I NUMERI CHIAVE

9

I porti
Sono almeno nove i porti italiani dove sono in corso o c'è necessità di iniziare dragaggi per rendere i fondali accessibili al passaggio della navi merci che stanno diventando sempre più grandi. Si tratta di Genova, La Spezia, Livorno, Piombino, Carrara, Napoli, Taranto, Ravenna, Venezia

190 milioni

Le merci
I porti in questione movimentano circa 190 milioni di tonnellate di merci l'anno. Una quantità ingente, visto che le merci spostate complessivamente nei 24 porti italiani ammontano a quasi 460 milioni

IL NODO DA SCIogliere

La bocciatura della Consulta ha rimesso in discussione il Piano logistico nazionale per il mancato ruolo delle Regioni

