



## Primo Piano:

**"...Federagenti chiede meno burocrazia nei porti..."** (Milano Finanza)

## Trieste:

**"...1,1 milioni di euro per dragaggi e manutenzione dei porti..."**  
(Ferpress)

**"...Il porto di Trieste per Turchia è hub lungo Via della Seta..."** (Ferpress)

**"...I rischi della Nuova Via della Seta..."** (Milano Finanza)

## Venezia:

**"...Presentato il Piano Operativo Triennale 2018–2020..."** (Informazioni Marittime)

## Genova:

**"...Agenti marittimi, nel nuovo contratto un aumento di 102 euro..."**  
(The Medi Telegraph)

**"...Tredicesime a rischio senza i soldi dei terminalisti..."** (The Medi Telegraph)

**"...Grande interesse dei big mondiali sul porto di Genova..."** (The Medi Telegraph)

**"...Droni a bordo e navi autonome..."** (Il Secolo XIX)

**"...Il correttivo non basta..."** (La Rep. GE)

**"...Genova, il porto si apre il mondo..."** (Il Secolo XIX)

**"...Il mondo dell'impresa è ottimista..."** (Il Secolo XIX)

**"...Brennero e Appennino, vie maestre..."** (Il Telegrafo)

**"...Banchine e security, Ceisis cresce Culmv..."** (Il Secolo XIX)

## Savona:

**"...Gli operatori savonesi promuovono la riforma..."** (Il Secolo XIX)

**"...Savona aspetta la piattaforma di Vado..."** (Il Secolo XIX)

## Livorno:

**"...Da Livorno a Vado, i porti controllati dal narcotraffico..."** (Nuove Colonne)

**"...Servixi per i crocieristi ecco la storica intesa..."** (Il Tirreno)

**"...Darsena Europa, in 12 si fanno avanti..."** (Il Tirreno)

**"...Zone franche o speciali opportunità per Livorno..."** (Il Tirreno)

**"...Via libera del Cipe 50 milioni alla 398..."** (Il Telegrafo)

**"...Accoglienza dei crocieristi..."** (Il Telegrafo)

**"...Attrarre gli investitori stranieri..."** (Il Telegrafo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
11 DICEMBRE 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

# INDICE



**"...I portuali di Livorno e Piombino incrociano le braccia..."** (Il Telegrafo)

**"...Comportamento da tenere sottobordo alle crociere..."** (Il Messaggero Marittimo)

**"...Ceccarelli e Corsini in Camera di Commercio..."** (Il Messaggero Marittimo)

**"...Come cambia il porto strategie per il futuro..."** (La Repubblica)

**"...Attrarre gli investitori stranieri..."** (La Nazione)

## Bari:

**"...Zes, la Regione insiste: Almeno 6mila ettari..."** (Nuovo Quotidiano di Puglia, Gazzetta Marittima)

## Brindisi:

**"...Bando di concorso di idee "Light Tales. Via del Mare 2.0..."** (Il Nautilus)

## Messina:

**"...Autonomia Portuale e ZES..."** (Tempo Stretto)

**"...Per le merci tempi ridotti..."** (Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

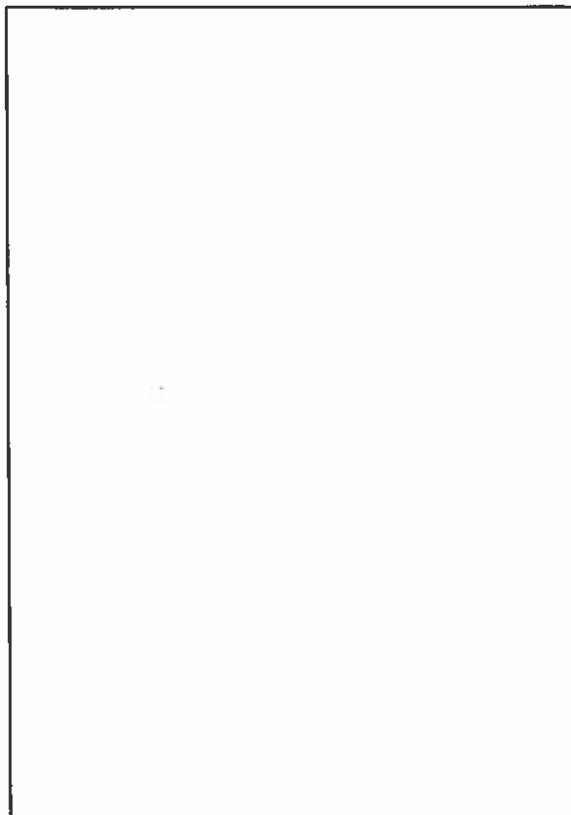
## Federagenti chiede meno burocrazia nei porti

«L' eccesso di burocrazia è un fardello che non abbiamo risolto e continuiamo a portarci dietro. La riforma portuale, che pure ha funzionato per molti aspetti, non solo non ha risolto il problema, ma neppure lo affronta». È quanto lamenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, in merito alla riforma dei porti a oltre un anno di distanza dalla sua entrata in vigore. «I porti italiani sono ancora rallentati da un eccesso di vincoli burocratici che rendono molto lenta la macchina amministrativa delle autorità di sistema portuali», ha poi aggiunto. «Il dato positivo, invece, è che la riforma ha messo in evidenza una rete portuale italiana coesa e in grado di rimettere l' Italia sullo scenario internazionale dei porti».

L' assemblea ha acceso i riflettori non solo sullo stato dell' arte della riforma portuale, ma anche su alcune realtà ad alto rischio della portualità italiana, una su tutte Gioia Tauro.

«Serve una normativa ad hoc di status internazionale per il porto di Gioia Tauro altrimenti non sarà più in grado di competere con gli altri scali di transhipment», è la proposta lanciata da Michele Mumoli, presidente degli agenti marittimi della Calabria. Oggi, per l' elevata quantità di droga che transita per lo scalo calabrese, le navi che scalano Gioia Tauro sono oggetto di 1.200 ispezioni al mese (oltre 15 mila all' anno) contro le 7 all' anno del Pireo o le 100 di Malta. Mumoli chiede dunque una perequazione dei controlli alle merci a livello internazionale perché rivela che «una multinazionale come la Nike ha chiesto espressamente ai vettori marittimi di evitare di scalare Gioia Tauro perché anche i container buoni finiscono per essere penalizzati dal numero elevato di controlli per trovare quelli fuorilegge. Per questo chiediamo che le visite alle merci vengano perequate in tutta Europa».

(riproduzione riservata)



## FVG: Santoro, 1,1 milioni di euro per dragaggi e manutenzioni dei porti

(FERPRESS) – Trieste, 15 DIC – La Giunta regionale, su proposta dell'assessore alle Infrastrutture, Mariagrazia Santoro, ha affidato in delegazione amministrativa al Consorzio di sviluppo economico del Monfalconese l'esecuzione di un piano di manutenzione dei porti, delle vie navigabili e dei segnalamenti marittimi del valore di 1.130.000 euro. Lo si apprende da una nota della Regione Friuli Venezia Giulia.

Un provvedimento che, come ha spiegato Santoro, è sostanzialmente “una delega che individua il Consorzio quale soggetto che lavora in nome e per conto della Regione. Il tutto, in base a una lista di priorità degli interventi di dragaggio e messa in sicurezza degli stalli nautici, ma anche dei segnali a cura del Consorzio, che conferma l'impegno costante per la realizzazione di interventi a favore della sicurezza della navigazione che va a beneficio sia degli operatori economici del comparto della pesca sia di quelli turistici”.

Nello specifico, è previsto il dragaggio del canale di accesso al Villaggio del Pescatore e delle relative diramazioni (400.000 euro), del canale Primerò (300.000 euro), del canale Isonzato-Punta Sdobba (150.000 euro) e dell'accesso al porticciolo Cedas e Rio Ospò (100.000 euro). Inoltre, 50.000 euro saranno utilizzati per la sistemazione delle banchine e delle strutture portuali degli approdi e dei porti minori, mentre 130.000 euro verranno investiti in interventi manutentivi di ripristino della segnaletica marittima e lagunare.

Interventi manutentivi indispensabili a garantire e mantenere nel tempo la funzionalità dei canali navigabili e dei piccoli porti, che si sommano a quelli che saranno effettuati direttamente dalla Regione e da altri soggetti nell'ambito della manutenzione delle vie d'acqua del Friuli Venezia Giulia.

## FVG: Serracchiani, il Porto Trieste per Turchia è hub lungo Via della Seta

(FERPRESS) – Trieste, 15 DIC – L'importanza dello scalo portuale di Trieste nell'ambito degli scambi internazionali e la valenza del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia sono stati alcuni dei temi affrontati nel corso dell'incontro nel capoluogo giuliano tra la presidente della Regione, Debora Serracchiani, e l'ambasciatore della Turchia in Italia, Murat Salim Esenli. La delegazione era composta anche dal console generale turco a Milano, Hami Aksoy, e dal console onorario a Trieste, Enrico Samer. Lo si apprende da una nota della Regione.

L'ambasciatore ha evidenziato il grande interesse che la Turchia ha nei confronti del nostro Paese, argomento questo al centro anche di un recente incontro con il ministro dell'Economia, Carlo Calenda. In quell'occasione il rappresentante della diplomazia ha sottolineato la volontà del suo Paese di incrementare gli scambi commerciali con l'Italia, nazione quest'ultima che in Turchia è già presente con grandi aziende operative nel campo delle costruzioni.

Esenli ha poi fatto presente che l'incremento dei traffici commerciali tra i due Paesi può avvenire anche attraverso la funzione svolta dal porto di Trieste, quest'ultimo visto come un hub per le navi turche lungo la nuova Via della Seta.

Serracchiani ha condiviso il punto di vista dell'ambasciatore, ricordando come dalla Turchia e dal Pireo, attraverso l'Autostrada del Mare, sia possibile raggiungere facilmente il porto di Trieste, a sua volta collegato con il centro e nord Europa.

La presidente della Regione si è soffermata sulla sua recente visita compiuta in Cina, durante la quale sono emerse importanti opportunità di collaborazione tra il Paese del Sol Levante e l'Italia, che vedono lo scalo marittimo di Trieste quale snodo attraverso il quale realizzare importanti interscambi con interessanti riflessi positivi in tutta Europa. Ciò è stato avvalorato anche dallo stesso Esenli, profondo conoscitore della realtà cinese, in quanto per un decennio ha ricoperto in quel Paese il ruolo di ambasciatore della Turchia. Anch'egli ha riconosciuto le enormi potenzialità che si possono creare con la Cina, un Paese che si è dimostrato capace di pianificare il futuro e di crescere con costanza.

Al termine dell'incontro, Serracchiani e Esenli hanno fatto un giro d'orizzonte sulla situazione internazionale, in particolare riflettendo sulla necessità di stabilizzare l'area mediterranea, un obiettivo sul quale l'Italia, ha riconosciuto l'ambasciatore turco, è impegnata e sta svolgendo un ruolo di primo piano.

I presidenti dei porti di Venezia e Trieste temono benefici a senso unico per la Cina

## I rischi della Nuova Via della Seta

*Per Ivano Russo (ministero Trasporti) entro breve l' 85% del Demanio portuale italiano potrebbe essere in mano a tre player stranieri. E chiede al Tesoro più attenzione sulle riforme ancora incompiute*

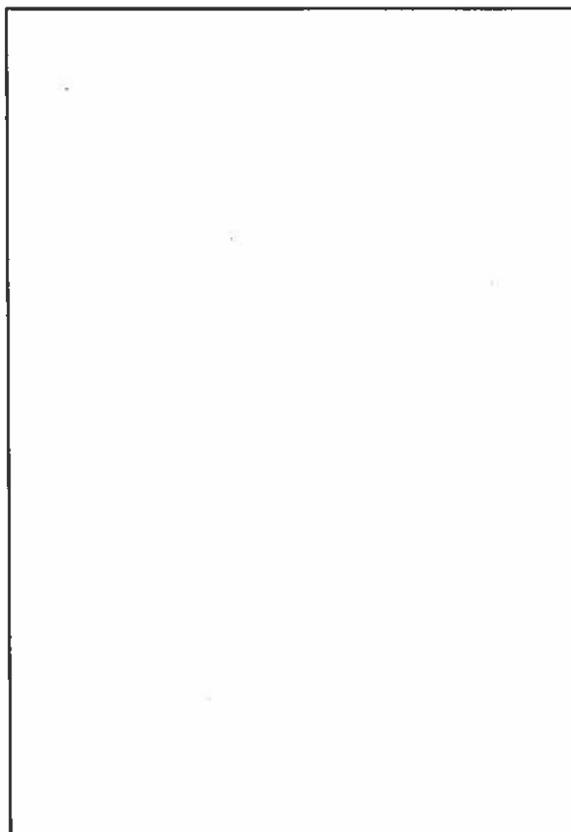
Tante e interessanti opportunità di sviluppo infrastrutturale, ma anche potenziali minacce per l' Italia nel progetto della Nuova via della seta, meglio noto come One Belt One Road o Belt and Road Initiative. A sollevare il tema ha provveduto Pino Musolino, presidente della port authority di Venezia, che in occasione di un convegno di **Federagenti** (Federazione nazionale agenti marittimi) a Roma, ha espresso non pochi dubbi: «che ritorno avrà l' Italia dal progetto della Nuova via della seta promosso dalla Cina? Non abbiamo bisogno dei cinesi perché Europa e Italia le infrastrutture possono realizzarle da soli». E chiarisce poi: «Vogliamo solo ragionare su quali vantaggi diretti potranno esserci per l' Italia. Xi Jinping parla di futuro di destini condivisi, e quindi vogliamo condivisione».

Gli ha fatto eco il collega del porto di Trieste, Zeno D' Agostino, che ha aggiunto: «chi pensa che il progetto One Belt One Road riguardi solo i traffici marittimi si sbaglia. A Trieste abbiamo aziende cinesi che ci chiedono di integrarsi con il tessuto produttivo italiano per poter avere lavorazioni ad alto valore aggiunto che da sole non riescono a fare».

Insomma le ambizioni della Nuova via della seta travalicano i soli interessi relativi alla logistica e ai trasporti, spaziando dagli scambi commerciali alle politiche industriali. D' Agostino invita però l' Italia a guardare al proprio interesse su questa materia: «Vorrei ricordare», ha aggiunto, «che quando Francia e Germania negli anni scorsi hanno ceduto asset importanti alla Cina l' hanno fatto in autonomia, senza chiedere nulla a nessuno. Ora che i cinesi vorrebbero servire il continente passando dal Mediterraneo, l' Europa inizia a storcere il naso e a porre obiezioni. L' Italia pensi con la propria testa e cerchi di capire se e quali benefici si possono avere con il progetto Obor».

Pochi ricordano però che, al di là dei grandi progetti di sviluppo inseriti nel disegno complessivo della Nuova Via della Seta, i cinesi oltre un anno fa hanno messo un piede nella portualità italiana rilevando, tramite Cosco Shipping Ports e Qingdao Port International Development, il 49% del futuro terminal container che entro un paio d' anni sorgerà a Vado Ligure (Savona).

Interessante a questo proposito il pensiero di Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti



## -segue

---

Graziano Delrio, che nella stessa occasione ha messo in guardia dall'evoluzione che sta seguendo il mercato del trasporto marittimo di container: «tra qualche anno l'85% del Demanio portuale in Italia sarà nelle mani di tre alleanze», ha spiegato citando Msc, Maersk e i cinesi di Cosco. Poi ha invitato gli operatori a sfruttare le novità introdotte dalla riforma dei porti licenziata dal Governo un anno fa e parzialmente integrata con un provvedimento approvato proprio in settimana dal Consiglio dei Ministri.

«Abbiamo tradotto in legge 35 dei 37 provvedimenti che il ministero dei Trasporti si era prefissato di riformare. Ne rimangono due ancora da portare a termine nei prossimi mesi, e cioè il Regolamento sulle concessioni e lo Sportello unico doganale», ha aggiunto Russo, confidando di riuscire a realizzare anche quei due obiettivi entro la fine della legislatura, nonostante i contrasti con il ministero dell'Economia e delle finanze in materia.

«I porti generano ogni anno 11 miliardi di euro di Iva. Con queste cifre il Governo ogni anno può fare una legge di Stabilità. Ma i porti non sono il bancomat del Mef e quindi il Ministero dell'economia deve ascoltare anche le istanze della nostra categoria», ha sottolineato a questo proposito Russo.

Per poi concludere con un appello agli operatori perché dalle parole si passi ai fatti attraverso due casi concreti. «Abbiamo fatto da due mesi una norma sul ship recycling (demolizioni delle navi, ndr) che in Italia mancava, mentre finora nessuno aveva presentato un progetto», si è sfogato il consigliere a margine del convegno. In pubblico ha invece chiamato in causa i terminalisti portuali domandando perché nessuno di loro abbia ancora avanzato alle port authority competenti un piano per aumentare il traffico di merci su treno, «nonostante sia stato approvato un provvedimento ad hoc nei mesi scorsi». (riproduzione riservata)

# Informazioni Marittime

---

## Venezia presenta il Piano Operativo Triennale 2018-2020

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che comprende i porti di Venezia e Chioggia, ha presentato il **Piano Operativo Triennale (POT 2018-2020)** che si pone l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile dei due scali sotto l'aspetto economico, sociale, ambientale e culturale. Nel periodo è previsto un investimento complessivo di 440 milioni di euro.

### ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA E CHIOGGIA

Nell'ultimo quinquennio i traffici merci totali del Porto di Venezia si sono attestati intorno ai 25 milioni di tonnellate con un calo di circa il 15% rispetto al livello pre-crisi (2008), mentre il traffico passeggeri, si è attestato nel 2016 a circa 1,7 milioni, registrando negli ultimi anni un leggero calo dovuto alle limitazioni imposte all'ingresso delle navi da crociera. A tali traffici vanno ad aggiungersi quelli del Porto di Chioggia, caratterizzati, in particolar modo, da rinfuse solide e merci in colli, con un volume medio dell'ultimo quadriennio pari a 1,6 milioni di tonnellate.

Una delle principali motivazioni della riduzione del traffico merci del Porto di Venezia risiede nella repentina flessione, osservabile nel settore delle rinfuse liquide, dovuta principalmente alla cessazione degli arrivi di petrolio greggio derivanti dalla trasformazione della raffineria Eni in bio-raffineria e della raffineria IES di Mantova in deposito. Nonostante il calo complessivo, le merci in colli, composte da traffico ro-ro, merci varie e container, hanno mantenuto la loro quota di mercato trainate dalla forte e costante crescita del segmento container che al termine del 2016 ha fatto registrare un +7,7% rispetto all'anno precedente. In leggera crescita, nell'ultimo triennio, l'andamento delle rinfuse solide.

### ANALISI E PROSPETTIVE PER I PRINCIPALI SETTORI DI TRAFFICO

**Petrolifero.** Il passaggio alla produzione di ENI di biocarburante di seconda generazione significherà per il porto di Venezia una diminuzione dei traffici di virgin nafta e di olio di palma che potrebbero essere solo in parte compensati da una maggiore domanda di biocarburante.

**Chimica verde.** Le annunciate ipotesi di sviluppo della cosiddetta chimica verde proporrrebbero dei nuovi scenari di sviluppo per gli impianti e il traffico di prodotti chimici di Porto Marghera.

**Siderurgico.** Tra gli elementi che potrebbero influenzare negativamente i volumi di traffico futuri, vi è l'acquisizione di Ilva da parte del gruppo AM Investco Italy di cui il Gruppo Marcegaglia possiede il 15%. Questo potrebbe, infatti, far confluire parte dei traffici del terminal veneziano verso il porto di Ravenna.

**Container.** Il mantenimento della massima efficienza in termini di accessibilità nautica è la condizione essenziale per mantenere servizi intercontinentali al netto però dei limiti sostanziali della infrastruttura portuale veneziana rispetto agli sviluppi del dimensionamento delle navi dovuto al fenomeno del "gigantismo navale". Inoltre, nel settore, si sta registrando una crescita del segmento dei containers a temperatura controllata e quello del trasporto dei container fuori sagoma e dei colli eccezionali su navi porta containers; pertanto l'AdSPMAS promuoverà l'installazione nei terminal di una impiantistica adeguata nonché procedure più snelle per l'accesso e l'imbarco per dette tipologie di carico.

**RoRo (Traghetti).** Il settore della logistica automobilistica presenta margini di crescita; le case automobilistiche stanno, infatti, spostando sull'Adriatico alcuni traffici marittimi principalmente per le destinazioni oltre Suez, che prima erano localizzati nei porti del Northern Range. Due azioni possono sviluppare il settore: 1) lo sviluppo dei servizi intermodali ferroviari da Fusina; 2) Il completamento del terminal di Fusina che prevede la costruzione della seconda darsena.

**Project Cargo.** L'AdSPMAS si impegna a consolidare i rapporti con tutti gli enti che hanno competenza sul territorio esteso affinché la progettazione e realizzazione di nuove opere viarie rispetti l'esigenza di garantire i transiti eccezionali. Oltre alla modalità stradale, il project cargo sta sempre più utilizzando la modalità fluviale (sagome maggiori). In tal senso, oltre a Venezia, anche il porto di Chioggia garantisce ampia accessibilità a questi carichi. È necessario poi favorire l'assemblaggio di impianti meccanici di grandi dimensioni direttamente nelle aree portuali per il successivo imbarco.

## **Agenti marittimi, nel nuovo contratto un aumento di 102 euro l'anno**

Genova - «Ampia soddisfazione per questo rinnovo avvenuto prima della sua scadenza naturale, sia per la parte economica che normativa». E' quanto annunciano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a margine della conclusione della trattativa di rinnovo del contratto nazionale dei dipendenti degli agenti marittimi per il triennio 2018/2020. «E' un risultato importante – proseguono le tre Federazioni del Trasporto – che vede un aumento retributivo complessivo di 102.00 euro, suddiviso in tre tranches annuali di 34 euro, a partire dal primo marzo di ogni anno di vigenza contrattuale». È stato anche incrementato al 4% il valore dell'elemento di garanzia per chi non esercita il secondo livello di contrattazione. «Al secondo livello, la cui data di rinnovo è entro il 30 giugno 2019, sono state aggiunte materie di natura premiale – precisano i sindacati - ed eventuali quote aggiuntive da destinare alla previdenza complementare oltre che al welfare». «Infine, è stata costituita una commissione paritetica bilaterale alla quale sono stati demandati importanti approfondimenti tra i quali la stesura degli articoli contrattuali ed il welfare e sono stati compiuti importanti passi in avanti per quel che riguarda la differenza di genere, con il recepimento dell'accordo interconfederale sulle molestie ed un complessivo miglioramento su diversi titoli contrattuali, quali congedi matrimoniali, introducendo una settimana aggiuntiva, part-time e permessi per la formazione».

# Culmv, tredicesime a rischio senza i soldi dei terminalisti

Genova - Portuali genovesi pronti allo sciopero. Il console Benvenuti: «Tutti i pagamenti sono in ritardo».

Genova - Soddisfatta a metà per l'approvazione del Correttivo porti, la Culmv di Genova parteciperà domani allo sciopero nazionale dei lavoratori dei porti italiani proclamato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti proprio su questo tema, ma la prossima settimana potrebbe fare il bis se non arriveranno dai terminalisti i pagamenti delle prestazioni che consentiranno di erogare la tredicesima ai soci. **«Il decreto è un tema importante e parteciperemo allo sciopero di domani - dichiara il console della Culmv Antonio Benvenuti - dopodichè noi della Compagnia potremmo fare un altro sciopero nei prossimi giorni se non arriveranno i soldi che i terminalisti ci devono per il lavoro fatto. Tutti i pagamenti sono in ritardo e rischiamo di non poter pagare le tredicesime».** Lunedì è prevista una riunione con l'Autorità di sistema portuale. **Se non segnerà l'accordo i delegati della Compagnia Unica sono già pronti a proclamare sciopero.** Per quanto riguarda invece il Correttivo porti approvato dal Consiglio dei ministri lunedì sera, il giudizio è positivo sulla parte che concede alle Autorità portuali di utilizzare il 15% delle entrate fiscali per finanziare formazione professionale e la ricollocazione del personale per terminalisti, imprese e compagnie: «Sono cose che chiedevamo da tempo, ma manca il capitolo dei prepensionamenti». Positiva anche l'abolizione del comma 9 dell'articolo 17 che impediva di considerare il pool dei lavoratori per i picchi di traffico, a Genova la Culmv, come soggetto che svolge un servizio di interesse pubblico.

# Signorini: «Grande interesse dei big mondiali sul porto di Genova» / COLLOQUIO

Genova - Genova è al centro di una rivoluzione mondiale che è appena agli inizi. «È un ciclone che si muove con tempi medio-lunghi» spiega Paolo Emilio Signorini, da un anno esatto alla guida degli scali del capoluogo ligure e di Savona.

Genova - Genova è al centro di una rivoluzione mondiale che è appena agli inizi. «È un ciclone che si muove con tempi medio-lunghi» spiega Paolo Emilio Signorini, da un anno esatto alla guida degli scali del capoluogo ligure e di Savona. **Gli occhi dei grandi si sono posati sul porto della Lanterna e «c'è grande interesse: sono gruppi di dimensioni globali che hanno dimostrato interesse forte per le nostre banchine.** Sono queste opportunità che hanno guidato le missioni in Asia, con la consapevolezza che Genova sta diventando centrale sul mercato globale. Ma non arriva tutto subito». Ecco la rivoluzione lenta che potrebbe proiettare il capoluogo ai vertici della portualità. «Il record di traffico di quest'anno è certo merito di tutto il cluster genovese, ma è la prospettiva futura che vorrei ci guidasse nel nostro lavoro: non è un caso che il vice premier cinese venga in visita a Genova. E quando sbarca, non è una coincidenza che voglia vedere il porto. Però non sarà tutto e subito. Le logiche di investimenti di questi grandissimi gruppi mondiali, si poggiano sulle certezze che dobbiamo garantire loro».

La geografia del porto potrebbe così cambiare radicalmente e la rivoluzione sbarcare sulle banchine. "Estote parati" dice Signorini ai suoi: «Mentre cerchiamo di agganciare i grandi player, dobbiamo compiere tutto quello che è necessario per facilitare l'operazione». Significa che è necessario completare le opere del piano triennale: «Quando parlo con i manager che guidano i grandi gruppi armatoriali e terminalistici, mi chiedono se potranno contare su tempi certi per la realizzazione della nuova diga; mi interrogano su quando saranno disponibili i binari nella zona del terminal di Bettolo; vogliono sapere con certezza quando completeremo il piano». **Questo è il livello concreto delle domande dei potenziali investitori.**

## -segue

---

**Poi c'è quello culturale:** «Perché sono anche interessati a conoscere il livello di litigiosità che potrebbero trovare sul territorio – dice Signorini – Mi spiego: se ogni atto della pubblica amministrazione suscita un vespaio tra gli attuali operatori, l'investitore estero si spaventa. Viene così convinto che non ci sia il clima giusto per sbarcare a Genova. Qui non si tratta di legittime rimostranze a provvedimenti che si vogliono avversare: è più un clima da guerra continua. E lo voglio dire chiaramente: così non ci sono stati e non ci saranno vincitori». Il capitolo sulle concessioni è solo uno dei tanti nel libro della litigiosità genovese: «Su questo abbiamo lavorato molto, dobbiamo fornire un quadro concessorio chiaro. E' fondamentale per ottenere gli investimenti dei privati, di quelli che già ci sono e di quelli che potrebbero arrivare». Il terreno perché arrivino i grandi player va preparato anche sulle infrastrutture immateriali: **«Abbiamo un vantaggio: siamo stati i primi a sviluppare e utilizzare il Port community system. Per gli operatori c'è stato un vantaggio immediato e dobbiamo proseguire su questa strada.** Intendo spronare l'Authority su questi temi, chiederò ai privati sforzi maggiori. Perché dobbiamo diventare un porto 2.0, in grado di stare sul mercato e accelerare la rivoluzione».

L'orizzonte del porto non è solo ad Est. «Sono stato in Svizzera recentemente. C'è grande interesse per i porti liguri e per Genova in particolare» racconta Signorini. «Lì sono stati fatti tanti investimenti per togliere i camion dalle strade e incentivare l'utilizzo della ferrovia merci. Ora che gli incentivi stanno progressivamente calando, gli operatori cercano i volumi per rendere quegli asset sostenibili economicamente». Significa che Genova è l'interlocutore naturale e che forse potrebbe non essere più la vittima dello strapotere del Nord che "ruba" ogni anno 600 mila teu agli scali liguri, ma potrebbe diventare alleata degli svizzeri per aumentare il traffico. **E anche questa sarebbe una rivoluzione.**

PARLA IL NUMERO UNO DEL GRUPPO. «IN BORSA ENTRO TRE ANNI»

## «Droni a bordo e navi autonome la rivoluzione arriva dal mare»

Salerno: «La tecnologia c'è già, gli ostacoli sono solo culturali  
La nuova sede del Rina? Sarà sul waterfront di Renzo Piano»

### L'INTERVISTA

FRANCESCO FERRARI

**GENOVA.** Non solo automobili e camion. Presto anche le navi, di qualsiasi dimensione, potranno circolare senza presenza umana a bordo. E non si tratterà, come già ora accade, di linee sperimentali, limitate a piccoli collegamenti marittimi. «La tecnologia è già disponibile - spiega Ugo Salerno, amministratore delegato del Rina, fra i principali enti di certificazione al mondo con 3.700 dipendenti e 170 uffici in 65 paesi - Solo un ostacolo culturale ci impedisce di trasformarla in realtà. Ma la strada è tracciata: le *unmanned ships* non sono fantascienza, sono un mondo che esiste e che aspetta di essere esplorato. Stiamo parlando di una delle conseguenze dell'industria 4.0, che altro non è che la quarta rivoluzione industriale». Proprio ieri il Rina ha presentato il nuovo logo e la nuova piattaforma su cloud "Cube", il cui nome è ispirato dalla multidimensionalità dell'analisi

dei dati.

**Possiamo parlare di svolta digitale, per il Rina?**

«Non si tratta di un'autentica svolta, ma di una scelta obbligata. L'incrocio tra industria 4.0, analisi dei big data e intelligenza artificiale è qualcosa che oramai esiste, ed è pienamente disponibile. Il nostro compito, oggi, è capire di quali servizi ha bisogno il mercato. Per farlo possiamo utilizzare, con una velocità incredibile, algoritmi che analizzano fonti diverse e disordinate. Ma se mi chiede dove stiamo andando, le rispondo con grande onestà che nessuno è in grado di dirlo».

**Di industria 4.0 si parla soprattutto a livello accademico. Può farci un esempio concreto?**

«Per capire di cosa stiamo parlando è sufficiente pensare a quello che succede nel marittimo, che in assoluto è il settore più completo dell'industria. Oggi la nave, soprattutto quella da crociera, è l'oggetto più complesso che l'uomo sia in grado di costruire. La prima conseguenza concreta è la creazione del "digital twin", il gemello digitale della nave, un

progetto a cui stiamo già lavorando in Inghilterra. Il gemello riceve in tempo reale tutte le informazioni dall'unità in navigazione, grazie all'utilizzo di sensori e comunicazioni satellitari. Come è facile intuire, è un sistema destinato a sconvolgere il nostro lavoro, che è quello di "verificare" la nave. Per prima cosa non avremo più bisogno di un sistema di scadenze, ma il nostro impegno sarà tarato sul flusso di informazioni che arriveranno dalla nave in tempo reale. In secondo luogo avremo a disposizione un "data lake", frutto delle decine di migliaia di visite che facciamo ogni anno: grazie a questa immensa disponibilità di dati sarà possibile essere alertati con precisione impressionante sui rischi specifici di ogni singola nave. Terza rivoluzione: a bordo useremo droni, e questo ci consentirà, per esempio, di non dover ponteggiare la stiva, mentre gli ispettori non saranno più costretti a entrare nelle cisterne, con tutte le preoccupazioni legate alla presenza di gas e ossigeno. Saranno gli oggetti a lavorare al posto delle persone, sia per le verifiche ottiche che per quelle di spessore».

**È uno scenario che affascina, ma che porta con sé molti interrogativi.**

«Sarò schietto: non è detto che in futuro le società di classifica facciano le cose che ho appena descritto. Quanto più sono accessibili dati e informazioni, tanto meno si rende necessario il controllo da parte di terzi. Non mi fa piacere dirlo, ma è quello che succederà».

**Cambieranno anche le professioni del mare?**

«Cambieranno, ma non per questo dobbiamo parlare di minaccia. Anzi: siamo di fronte alla grande opportunità di sgravare le persone di compiti ripetitivi e di base. Nel momento in cui i lavori più semplici e meccanici li fa una macchina, il tempo che si risparmia lo si può utilizzare per pensare, per mettere a frutto strategia e fantasia».

**Che cosa pensa delle navi senza equipaggio?**

«Guardi, la tecnologia c'è tutta. Se volessimo divertirci, saremmo già in grado di fare viaggiare una nave da porto a porto senza un solo essere umano a bordo. Ovviamente non possiamo farlo, perché la società non è preparata. E non è una questione di assicurazioni, come qualcuno sostiene: in quel settore le cose si codificano facilmente. Il problema è culturale, è per questo che si procederà a piccoli passi».

**Il primo quale sarà?**

«La navigazione autonoma in acque molto alte, come quelle oceaniche. Nella prima fase di questa rivoluzione gli equipaggi, come fanno oggi i piloti, saliranno a bordo della nave solo in prossimità del porto. Ma in futuro non ci sarà più bisogno nemmeno di loro. Del resto, se fra pochi anni circoleranno sulle strade delle nostre città automobili senza conducente a 50 km orari, che problema ci potrà essere ad accettare che una nave senza persone a bordo si avvicini a un porto a 5 km orari?».

**Così intere categorie di lavoratori andranno verso**

**l'estinzione.**

«Stiamo vivendo la quarta rivoluzione industriale: le primetree hanno "mangiato" posti di lavoro, ma hanno migliorato la vita di tutti. Anche in questo caso la maggiore efficienza, in un modo o nell'altro, si redistribuirà. Come? Lavorando meno a parità di condizioni economiche, ad esempio. I marittimi, nel caso specifico, faranno un lavoro più interessante e meno di sacrificio. Nello shipping, come in altri settori, nasceranno nuove figure professionali legate ai nuovi bisogni della società».

**Che anno è stato il 2017, per il gruppo Rina?**

«Un anno piatto. Abbiamo dovuto recuperare ciò che abbiamo perso nell'*oil and gas* con altre attività che, per fortuna, sono andate molto bene. Il fatturato sarà leggerissimamente inferiore ai 448 milioni del 2016 e la redditività sarà un po' migliore. Ma se dicessi che è stato un anno esaltante non sarei sincero. Il "marine" ha dato ottimi risultati, speravamo di chiudere con una flotta di 38,5 milioni di tonnellate e siamo già a quota 40. Il settore delle navi da crociera è andato benissimo, così come quello delle ro-ro, nel quale siamo leader mondiali. Sulle certificazioni mi aspetto di fare di meglio. Anche per questo abbiamo rivisto l'organizzazione puntando su cinque settori verticali: *marine*, energia e ispezioni, certificazione, infrastrutture e trasporti, industria».

**L'obiettivo della quotazione in Borsa resta valido?**

«I numeri ce lo consentirebbero già adesso. Ma in Borsa vogliamo andarci nel momento migliore per l'azienda, con un serio potenziale di sviluppo. Il 2018 sarà un anno di leggera crescita, forse faremo qualche acquisizione, ma non ci sarà un grande salto di qualità. E noi vogliamo arrivare a questo traguardo con una dimensione che consenta i multipli migliori. Diciamo fra due o tre anni. Non abbiamo fretta».

**Cambierete sede e vi trasferirete all'Hennebique, come si vocifera da tempo in città?**

«Stiamo cercando una sede, per il semplice motivo che nel 2021 chiuderemo gli uffici di Albaro. Dovendo spostare più di 400 persone, abbiamo pensato a una sede unica per tutto il gruppo. Ma l'Hennebique non ci interessa, è troppo grande e non abbiamo intenzione di fare gli investitori immobiliari. In realtà il futuro del Rina lo vedo legato al nuovo waterfront cittadino. Ne sto già parlando col sindaco. Portare la sede in zona Fiera, magari in un "palazzo Rina", vorrebbe dire animare l'intero quartiere con 1.000 persone. L'idea è quella di uno scambio di immobili, con un'operazione ha chiudere in un anno e mezzo circa».

francesco.ferrari@i.secoloxix.it

BY NCHD ALCUNI DIRITTI RISERVATI

La protesta

## “Il correttivo non basta”, oggi scioperano i porti

Stop indetto dalle tre sigle sindacali. A Genova i presidi saranno quattro. “Quanto è stato approvato non è esaustivo”

Sciopero dei porti oggi. Il correttivo sul lavoro viene infatti considerato dai sindacati «non esaustivo» di fronte ai tanti problemi posti da tempo sul tavolo dai rappresentanti dei lavoratori.

Anzi, il nuovo testo appena licenziato rafforza le motivazioni delle sigle sindacali che infatti in un comunicato ribadiscono le ragioni di una protesta che il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, dopo l'approvazione del correttivo, spera-

va potesse rientrare.

«Le ragioni dello sciopero nazionale proclamato per il 15 dicembre di tutti i lavoratori dei porti sono rafforzate» affermano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti a seguito del decreto correttivo sul lavoro portuale approvato dal Consiglio dei ministri.

Le tre sigle spiegano infatti che «il provvedimento non è esaustivo rispetto alle nostre rivendicazioni, peraltro coincidenti con i pareri espressi dalle competenti Commissioni di Camera e Senato, in quanto non completa e non armonizza le misure in esso contenute».

Secondo le tre organizzazioni sindacali dei trasporti: «è al-

quanto incomprensibile l'azione ostativa del Ministero dell'Economia e Finanza, assunta in consiglio dei ministri, sulla possibilità di prevedere, in un quadro di politiche attive, l'accompagnamento all'esodo per i lavoratori dei porti al di là della facoltà previste per gravi crisi aziendali. Queste misure sono ancora di rilevante interesse per i lavoratori del settore portuale che non gode dei benefici previsti dalla norma sui lavori usuranti e che pare veder riconosciute alcune delle proprie mansioni tra i lavori gravosi con dinamiche interpretative ancora molto incerte».

Resta comunque aperta la strada del confronto con le parti.

«Come in passato produrremo – aggiungono Filt, Fit e Uiltrasporti – ogni sforzo e offriremo il nostro contributo, nei giorni che restano all'iter parlamentare, per tentare di trovare una soluzione utile a completare il quadro normativo. Ciò nell'interesse e nella direzione di garantire le efficienze per l'intero sistema nazionale e le tutele per i lavoratori dei porti, indispensabili, oggi più che mai, soprattutto in funzione di un contesto economico, dominato dalla presenza sempre più da protagonista dello shipping nel segmento portuale, le cui ricadute sul lavoro non sono ancora stimabili».

— (mas.m.)

# Genova, il porto si apre al mondo

Dalla Cina alla Svizzera, sempre più frequenti i contatti con grandi realtà straniere

**GENOVA.** Genova è al centro di una rivoluzione mondiale che è appena agli inizi. «È un ciclone che si muove con tempi medio-lunghi» spiega Paolo Emilio Signorini, da un anno esatto alla guida degli scali del capoluogo ligure e di Savona. Gli occhi dei grandi si sono posati sul porto della Lanterna e «c'è grande interesse: sono gruppi di dimensioni globali che hanno dimostrato interesse forte per le nostre banchine. Sono queste opportunità che hanno guidato le missioni in Asia, con la consapevolezza che Genova sta diventando centrale sul mercato globale. Ma non arriva tutto subito». Ecco la rivoluzione lenta che potrebbe proiettare il capoluogo ai vertici della portualità. «Il record di traffico di quest'anno è certo merito di tutto il cluster genovese, ma è la prospettiva futura che vorrei ci guidasse nel nostro lavoro: non è un caso che il vice premier cinese venga in visita a Genova. E quando sbarca, non è una coincidenza che voglia vedere il porto. Però non sarà tutto e subito. Le logiche di investimenti di questi grandissimi gruppi mondiali, si poggiano sulle certezze che dobbiamo garantire loro». La geografia del porto potrebbe così cambiare radicalmente e la rivoluzione sbarcare sulle banchine. «Estate parati» dice Signorini ai suoi: «Mentre cerchiamo di aggan-

ciare i grandi player, dobbiamo compiere tutto quello che è necessario per facilitare l'operazione». Significa che è necessario completare le opere del piano triennale. «Quando parlo con i manager che guidano i grandi gruppi armatoriali e terminalistici, mi chiedono se potranno contare su tempicerti per la realizzazione della nuova diga; mi interrogano su quando saranno disponibili i binari nella zona del terminal di Bettolo; vogliono sapere con certezza quando completeremo il piano». Questo è il livello concreto delle domande dei potenziali investitori. Poi c'è quello culturale. «Perché sono anche interessati a conoscere il livello di litigiosità che potrebbero trovare sul territorio – dice Signorini – Mi spiego: se ogni atto della pubblica amministrazione suscita un vespaio tra gli attuali operatori, l'investitore estero si spaventa. Viene così convinto che non ci sia il clima giusto per sbarcare a Genova. Qui non si tratta di legittime rimostranze e provvedimenti che si vogliono avversare: è più un clima da guerra continua. E lo voglio dire chiaramente: così non ci sono stati e non ci saranno vincitori». Il capitolo sulle concessioni è solo uno dei tanti nel libro della litigiosità genovese: «Su questo abbiamo lavorato molto, dobbiamo fornire un quadro concettuale chiaro. È fundamenta-

le per ottenere gli investimenti dei privati, di quelli che già ci sono e di quelli che potrebbero arrivare». Il terreno perché arrivino i grandi player va preparato anche sulle infrastrutture immateriali: «Abbiamo un vantaggio: siamo stati i primi a sviluppare e utilizzare il Port community system. Per gli operatori c'è stato un vantaggio immediato e dobbiamo proseguire su questa strada. Intendo spronare l'Authority su questi temi, chiederò ai privati sforzi maggiori. Perché dobbiamo diventare un porto 2.0, in grado di stare sul mercato e accelerare la rivoluzione». L'orizzonte del porto non è solo ad Est. «Sono stato in Svizzera recentemente. C'è grande interesse per i porti liguri e per Genova in particolare» racconta Signorini. «Lì sono stati fatti tanti investimenti per togliere i camion dalle strade e incentivare l'utilizzo della ferrovia merci. Ora che gli incentivi stanno progressivamente calando, gli operatori cercano i volumi per rendere quegli asset sostenibili economicamente». Significa che Genova è l'interlocutore naturale e che forse potrebbe non essere più la vittima dello strapotere del Nord che «ruba» ogni anno 600 mila teu agli scali liguri, ma potrebbe diventare alleata degli svizzeri per aumentare il traffico. E anche questa sarebbe una rivoluzione.

Pitto (Spediporto): «La ripresa è diffusa e coinvolge sia l'import che l'export»

## Genova, il mondo dell'impresa è ottimista

Banchero: «Volumi di merce supportati da grandi progetti infrastrutturali come quello cinese»

**GENOVA.** Il momento è favorevole: «Perché tra il 2017 e il 2022 il traffico delle merci e delle merci in container ha una previsione di crescita del 5,6% e del 5% rispettivamente».

Alberto Banchero, alla guida di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, spiega come i volumi «saranno supportati da progetti infrastrutturali come quello cinese, *Belt and road initiative*, *l'international North-South transport corridor*, che interessa l'India, la Russia e l'Asia centrale, e il *Quality for infrastructure partnership* del Giappone». E Genova (con Savona) sono centrali in questo quadro: «Sono due realtà che i cinesi hanno messo sotto attenzione e lo dimostra la presenza di Cosco a Vado - spiega ancora Banchero - Perché sono due porti polivalenti, che ospitano quasi tutte le attività dai passeggeri, alle rinfuse solide e liquide, nel quadro nazionale finalmente la nostra importanza è stata sottolineata anche da Piemonte e Lombardia, come lo

ro porto, questo ha permesso di mettere il piede sull'acceleratore delle infrastrutture, perché la vera chiave del futuro dei nostri scali sta nella connessione con l'hinterland». E proprio il porto di Genova chiude con un nuovo record storico di traffico contenitori: «C'è una ripresa diffusa - analizza Alessandro Pitto, numero uno di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - tira l'export e anche l'import è aumentato». Nel quadro positivo ci sono però due questioni che le maggiori associazioni di operatori genovesi vorrebbero risolte. «C'è un problema relativo all'insufficienza degli spazi per ospitare i container vuoti ed è stato sollevato questo autunno da un paio di compagnie associate, dopo un periodo particolarmente congestionato dovuto a uno sbilanciamento import-export - racconta Banchero - Fino a qualche anno fa, i picchi di mercato erano abbastanza standard, ma oggi, alle condizioni attuali, facciamo fatica a fare previsioni attendibili e Genova ha il numero di aree

per garantire un buon supporto all'import-export in condizioni che possiamo definire normali, ma non in condizioni straordinarie. Quello che si conosce poco è che la logistica dei vuoti è strutturale rispetto allo sviluppo dei traffici. Accogliamo con entusiasmo i progetti del presidente Signorini di portare il nostro scalo a 3,5 milioni di teu, ma bisogna essere consapevoli che per arrivare a questi numeri occorrono delle infrastrutture di "corredo" essenziali, come le aree protette lo stoccaggio dei vuoti».

L'altro tema è incentrato sulla natura delle Authority: «Trasformarle in Spa come chiede anche il presidente di Genova e Savona Paolo Signorini, potrebbe rendere più efficiente e snello il processo decisionale - spiega Pitto - Ma a legge invariata, con questa riforma, non credo sarà possibile attuare la trasformazione». Anche per Pitto il tema della coesione tra operatori riveste un ruolo centrale: «Perché così potremmo "vendere" meglio il nostro sistema portuale, attirando più investimenti».

# Brennero e Appennino, vie maestre Se la logistica 'bypassa' Genova

*Il ministro Delrio a Trento. Si rafforza l'alternativa pro-Toscana*



Ennio  
Cascetta

**La rete logistica italiana collegando i nostri porti dal Brennero servirà i centri industriali europei**

DA TRENTO, arrivano i tanti interventi sulla logistica ferroviaria che un convegno di ieri, dedicato al traforo del Brennero, ha analizzato con la partecipazione del ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, l'amministratore unico di Ram (Rete Autostrade del mare) Ennio Cascetta, e l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile. E' stato uno dei tanti convegni che di questi tempi sembrano scandire le tematiche della logistica, della portualità e specialmente della 'cura del ferro' che il ministro Delrio persegue con accanimento, consapevole che i tempi della politica, con le elezioni politiche del prossimo marzo, sono ormai in scadenza.

SUI COLLEGAMENTI ferroviari con i porti il ministero si è speso molto: ma per quanto riguarda il 'sistema' portuale del Tirreno settentrionale, che fa capo in particolare a Livorno e Piombino, le opzioni presentate fino a ieri oscillavano tra il finanziamento e la realizzazione del 'terzo valico' - tenacemente sostenuti da Genova e da Savona - e l'alternativa del potenziamento cargo della direttrice Livorno-Firenze-Bologna-Brennero,

sulla quale si stanno orientando da tempo sia la Regione Toscana sia la stessa Rfi (rete ferroviaria italiana). Un'alternativa che nel convegno di Trento di ieri sembra aver preso forza rispetto al 'terzo valico' genovese, sia per motivi di costo, sia anche e specialmente per motivi di tempo. L'adeguamento delle gallerie dell'Appennino alle sagome dei container da 40' e ai treni blocco a oltre 400 metri, che dovranno diventare lo standard per il trasporto cargo a lunga percorrenza, appare oggi molto più veloce e meno costoso della serie di lavori necessari per rendere operativo il terzo valico chiesto da Genova.

### ADEGUAMENTO

**Le gallerie appenniniche dovranno sopportare il transito di container da 40'**

va. Una volta adeguati i valichi dell'Appennino - interventi in parte già in atto da parte di Rfi - il collegamento dal nodo di Firenze alle banchine di Livorno sarà veloce e relativamente facile adeguando i binari esistenti, che già arrivano in Darsena Toscana. La trasversale Firenze-Livorno, opportunamente collegata al potenziamento della linea ferroviaria attraverso il nodo di Collesalveti, servirà anche Piombino e verso Nord La Spezia e probabilmente anche Genova.

E' STATO l'amministratore unico di Ram professor Ennio Cascetta a fare un quadro realistico della rete logistica italiana che collegando i nostri porti attraverso il Brennero sarà in grado di servire i centri industriali e produttivi del centro Europa in alternativa ai grandi scali del nord, Rotterdam e Amburgo, che per le navi provenienti da Suez richiedono dai 6 agli 8 giorni di navigazione in più. Purché si faccia presto, vincendo i tanti ostacoli della elefantica burocrazia italiana.

A.F.



**IN CAMPO** Il ministero dei trasporti, guidato da Graziano Delrio, si sta impegnando per favorire la cosiddetta 'cura del ferro' nella logistica

### Banchineesecurity, Ceisis cresce Culmv, a rischio

*L'azienda genovese di impianti portuali ha un portafoglio ordini da 30 milioni il pagamento delle tredicesime*

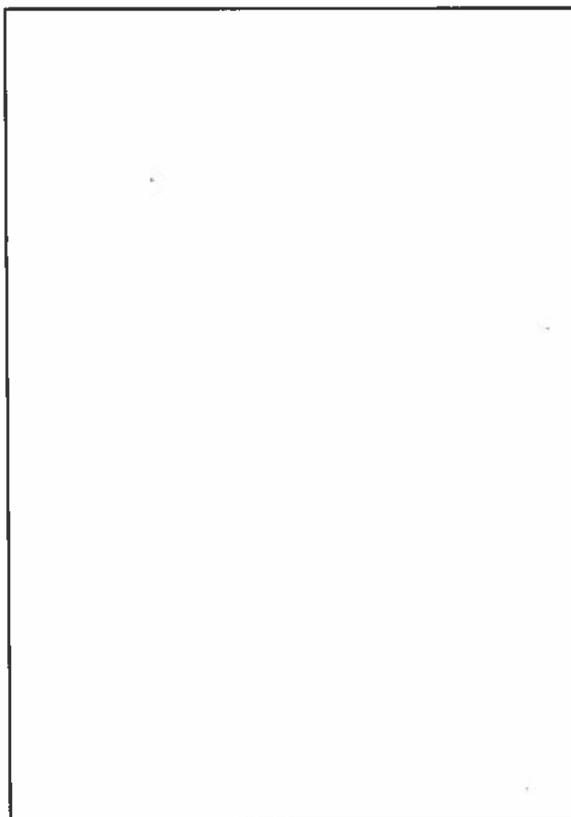
GENOVA. Per i primi 40 anni Ceisis si è regalata numeri in crescita: il fatturato a fine anno chiuderà a 12 milioni di euro, con 70 persone che costituiscono la forza lavoro.

«Ci stiamo strutturando bene - spiega Alessandro Gigliotti, managing director dell'azienda genovese ed esponente della seconda generazione al timone del gruppo. Abbiamo rafforzato il management ora siamo più forti e pronti a cavalcare il mercato».

Così nel futuro a breve termine c'è «un portafoglio ordini da 30 milioni da sviluppare nei prossimi 20 mesi» e per stare al passo servono altre acquisizioni «che faremo sia nel settore della security che negli impianti portuali» dove Ceisis opera dal 1980. È con il curriculum che l'azienda genovese ha battuto la crisi: «Ora il peggio è passato dice ancora Gigliotti - Perché nei piani operativi triennali delle Autorità di Sistema portuale, ci sono molte opere da realizzare. La crisi non è proprio alle spalle, ma è ampiamente consumata». Le Authority hanno in piedi, o stanno progettando, diverse opere: i casi più eclatanti sono quello di Taranto, Trieste e Spezia ma più vicino ci sono anche Genova e

Vado con la nuova piattaforma contenitori. Oltre agli investimenti degli operatori privati. «Nel l'impiantistica portuale e in quella industriale, il trend è stato tutto sul taglio feroce dei costi. Puoi vincere solo se hai soluzioni nuove». I terminali contenitori nel mondo stanno tutti andando verso un'automazione spinta e Gigliotti prevede che molti operatori più piccoli rispetto ai colossi «dovranno in parte adeguarsi se vorranno competere sul mercato». L'azienda genovese lavora spesso con il pubblico ma «è sempre meno coerente con la nostra mission operare in una logica di appalti che potrebbero veramente rappresentare opportunità di innovazione tecnologica, energetica e funzionale per le nostre infrastrutture e le nostre città - dice Gigliotti - Sempre più spesso però queste opportunità vengono rallentate e vanificate da ostacoli procedurali, ricorsi strumentali o comunque ragioni di natura diverse da quelle industriali». La business unit della sicurezza (civile, industriale e militare) «dà ottimi risultati».

Noi abbiamo anche un reparto che si occupa di ricerche e sviluppo e questo è un valore aggiunto». La maggior parte del fatturato però arriva dal capitolo portuale che garantisce il 60% dei ricavi. Poi c'è la manutenzione che Ceisis considera uno zoccolo importante del portafoglio e porta in dote il 30% del fatturato con ampi margini: «Siamo alla seconda generazione - racconta Gigliotti - Abbiamo trasformato



## -segue

---

l'azienda fino a renderla un gruppo industriale in grado di competere sul mercato globale». [simone.gallotti@ilsecoloxix.it](mailto:simone.gallotti@ilsecoloxix.it) GENOVA. Le tredicesime di quasi mille soci della Culmv sono a rischio. Per questo motivo, dopo lo sciopero nazionale di oggi, i camalli del porto di Genova potrebbero nuovamente protestare e fermarsi la prossima settimana.

A lanciare l'allarme è stato Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica, che ha accusato i terminalisti genovesi. «Ci devono i soldi per il lavoro fatto - ha detto Benvenuti - e tutti i pagamenti sono in ritardo. Rischiamo di non poter pagare le tredicesime». Lunedì è prevista una riunione con l'Autorità di sistema portuale di Genova Savona. Se non si raggiungerà con accordo tra operatori e camalli, i delegati della Compagnia Unica sono già pronti a proclamare almeno una giornata di sciopero.

*SIMONE GALLOTTI*

# Il Secolo XIX

Che cosa è cambiato dopo l'entrata in vigore della legge

## Gli operatori savonesi promuovono la riforma

«La macchina operativa adesso funziona correttamente»

SAVONA. Gli industriali savonesi promuovono l'assetto organizzativo della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale a più di un anno dall'unificazione del porto con lo scalo genovese, proprio come previsto dalla riforma voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

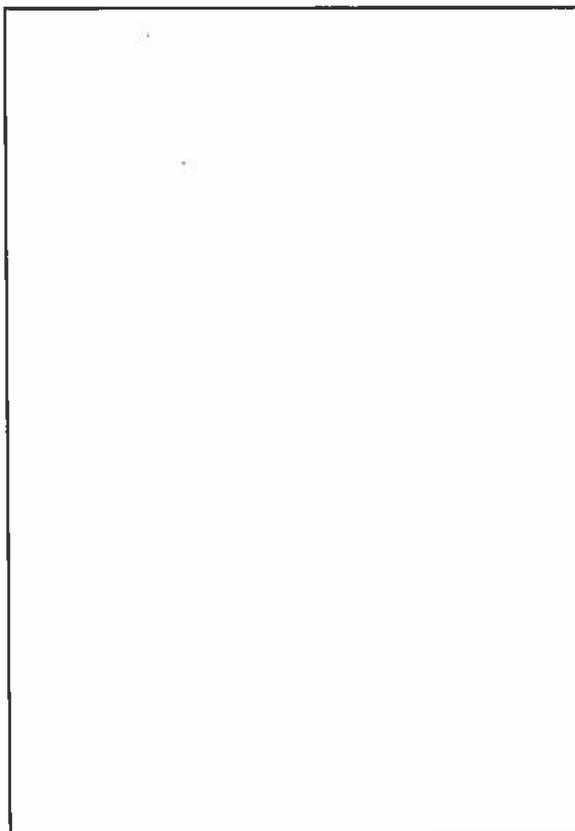
«Dopo un periodo iniziale dove si sono registrate alcune difficoltà - spiega Alessandro Berta, direttore generale di Confindustria Savona e membro del tavolo di partenariato dell'Authority - oggi le cose stanno andando per il verso giusto e l'intera macchina operativa della nuova Autorità portuale funziona correttamente. Tutto questo oltre che per Genova - è certamente un bene per Savona, considerato nella nuova organizzazione "scalo satellite" rispetto al capoluogo ligure».

Secondo il direttore degli industriali, per il porto di Savona si chiude dunque un anno più che positivo. «I traffici stanno registrando buoni numeri - commenta - e attendiamo per i prossimi mesi l'entrata in funzione della piattaforma contenitori di Vado Ligure».

«Savona - prosegue Berta - ha dimostrato ormai di essere uno scalo completo e così dovrà continuare a fare anche in futuro, concentrando il proprio business non solo sui container ma anche su tutte le altre tipologie di merci, senza ovviamente trascurare il business passeggeri, sia per quanto riguarda i traghetti che le navi da crociera. Grandi vantaggi per lo scalo della nostra città potranno arrivare anche dal recente ingresso del gruppo Grimaldi nel Terminal Auto attraverso l'acquisizione della società Marittima Spedizioni, agenzia attiva a Savona dal 1973. Con una potenzialità di traffico annuo di 250 mila veicoli, il terminal è uno dei punti privilegiati di import ed export in tutto il Nord Italia e si propone come hub nel Mediterraneo per le Autostrade del Mare».

La più importante novità che dal 2019 interesserà il porto di Savona sarà, in ogni caso, l'entrata in funzione della nuova piattaforma di Apm Terminals. Il terminal che a regime impiegherà 500 persone - potrà movimentare fino a 1,1 milioni di teu l'anno con 26 movimenti per gru l'ora e fondali da 16 a 23 metri.

Il mercato per cui il terminal di Vado nasce è quello delle mega-portacontainer che progressivamente stanno entrando in servizio sulle principali rotte del mondo e che presto i maggiori armatori globali cominceranno a immettere sul Mar Mediterraneo. Tuttavia, la struttura non sarà focalizzata solo su



## -segue

---

questo segmento di mercato: la presenza di Cosco al 40%, infatti, apre alla possibilità di operare nel project cargo.

«Il 2017 - dichiara Paolo Cornetto, managing director di Apm Terminals- è stato per la nostra società un anno molto importante perchè ha significato la definitiva chiusura del complesso iter amministrativo del progetto della piattaforma di Vado Ligure: ad agosto, infatti, è stata approvata la variante progettuale relativa alle modifiche della modalità di costruzione, da "impalato" a "terrapieno"».

«In precedenza - sottolinea Cornetto - erano state già ottenute tutte le autorizzazioni necessarie ed i procedimenti legali di opposizione al progetto si sono conclusi tutti a nostro favore». «La costruzione della piattaforma - prosegue - sta andando avanti bene visto che siamo oggi al 54% del completamento dei lavori. Altri segnali che confermano la validità del progetto e la sua valenza per il territorio sono il fatto che, dopo anni di stop, da Vado sono ripartiti i primi treni merci e che stiamo procedendo sia con nuove assunzioni che con la formazione di personale che poi entrerà in azienda».

«Fino al 12 gennaio 2018 chiude Cornetto -è poi aperto un bando con Isforcoop per la formazione di 40 disoccupati con la qualifica di "operatore di terminal portuale" e ci siamo impegnati ad assumerne almeno venti, anche se il loro numero potrebbe facilmente salire. Questi lavoratori andranno a operare sui nuovissimi "straddle carrier", le gru a cavaliere per la movimentazione orizzontale dei container che abbiamo acquistato e che sono arrivate a Vado circa un mese fa. Il bando è comunque parte di un programma di formazione più ampio, al termine del quale avremo assunto oltre sessanta disoccupati. A fine marzo 2018, infine, arriveranno anche le prime gru: la realizzazione della piattaforma di Vado procede e stiamo lavorando per vedere le prime navi nella primavera del 2019».

La grande opera

## Savona aspetta la piattaforma di Vado

*Sanguineri: «I rapporti con la compagnia Rebagliati sono destinati a crescere»*

SAVONA. «Molti operatori savonesi credevano che il porto, dopo l'unificazione, sarebbe diventato una specie di succursale di Genova. In questi mesi, anche grazie al nostro lavoro, siamo riusciti a dimostrare il contrario». Marco Sanguineri, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, traccia un bilancio di fine anno per lo scalo ligure e individua le priorità da affrontare nel 2018. «In questi ultimi dodici mesi - sottolinea Sanguineri - Savona ha fatto registrare numeri in crescita in quasi tutti i segmenti di traffico, sia merci che passeggeri. Questo è stato possibile anche grazie all'intervento dell'Authority che ha ascoltato le esigenze degli operatori e assecondato quello che sarà il nuovo assetto del porto nei prossimi anni».

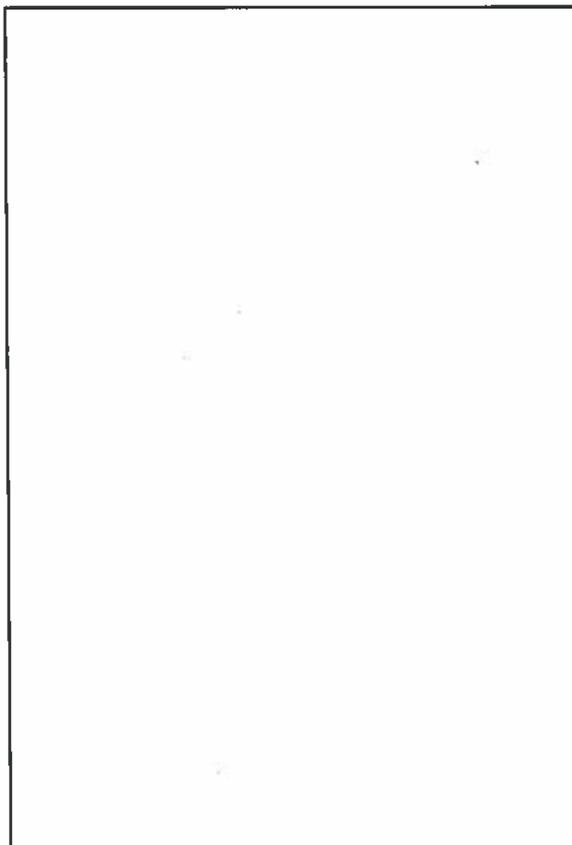
Tra gli aspetti seguiti con maggiore attenzione da Palazzo San Giorgio c'è quello che riguarda l'aspetto relativo alla sicurezza. «Proprio nei giorni scorsi - spiega Sanguineri - ho partecipato al primo comitato in materia.

Con le istituzioni locali abbiamo un ottimo rapporto e grazie anche a questa continua collaborazione, lungo tutto il litorale, sono state portate a termine opere di messa in sicurezza i cui cantieri erano aperti da diverso tempo».

Tra i temi che interessano lo scalo savonese c'è anche quello relativo al lavoro in banchina, soprattutto in vista dell'entrata in funzione della nuova piattaforma container di Vado Ligure. «Ormai da diverso tempo - prosegue il segretario dell'Authority - il nostro ente sta portando avanti un dialogo quasi quotidiano con i portuali della "Pippo Rebagliati".

I numeri di fine anno che riguardano la compagnia sono piuttosto buoni e credo possano crescere ancora dopo l'avvio della piattaforma di Apm Terminals». «La "Rebagliati" - chiude - è una realtà che oggi funziona e garantisce un lavoro a circa duecento persone. Il motivo di questo successo è certamente dovuto al buon momento che stanno attraversando i traffici, nonostante le tariffe generali siano ancora piuttosto basse».

Tra le opere di potenziamento che interessano lo scalo di Savona c'è il potenziamento del Savona Terminal Auto. La scorsa estate, tra Savona Terminal Auto e l'Authority di Genova-Savona, è stato sottoscritto un accordo che prevede la realizzazione del nuovo parcheggio "multipiano" che ha l'obiettivo di integrare la struttura già in concessione e prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice. L'investimento per la costruzione del parcheggio a più piani - indispensabile per far fronte alla



## -segue

---

maggior operatività richiesta a fronte dell' aumento dei traffici del settore ro-ro nel porto di Savona - è stato stimato in circa nove milioni di euro. L' ultima novità, in ordine di tempo, che ha interessato proprio il terminal savonese è stato il lancio di un nuovo servizio diretto per il Messico per il trasporto di carichi rotabili, project cargo ed automobili con l' estensione della linea regolare operata da Grimaldi che collega il Mediterraneo al Nord America dal 2015.

## Nuove Colonne

---

### Da Livorno a Vado, i porti controllati dal narcotraffico

(13 dicembre 2017) Alcuni giorni fa, in occasione della presentazione del rapporto annuale da parte della Scuola Normale di Pisa sulla presenza delle mafie in Toscana, è stato evidenziato, tra l'altro, come il porto di Livorno rappresenti un terminale centrale "...soprattutto nel traffico internazionale di stupefacenti in ingresso in Europa, in particolare quello di cocaina, diretto da organizzazioni in gran parte riconducibili alla 'ndrangheta..". Il punto merita qualche approfondimento partendo dalla considerazione di carattere generale che, da anni, la mafia calabrese gestisce su tutto il territorio nazionale e in molti altri paesi (europei ed extraeuropei) l'importazione di consistenti carichi di cocaina provenienti dai paesi del Centro sud America.

Le "preoccupazioni" sul porto di Livorno sono, a ben vedere, abbastanza recenti perché in passato sono stati piuttosto contenuti i sequestri di cocaina (dati Direzione Centrale per i Servizi Antidroga-DCSA) effettuati dalle forze di polizia in tutta la provincia di Livorno, se si pensa ai circa 15kg dell'intero 2009 e ai circa 2kg del 2014. Il campanello d'allarme è suonato una prima volta nel 2015 con il sequestro di 75kg di polvere bianca avvenuto in agosto (sul totale di circa 184kg di stupefacenti intercettati in tutta la provincia), mentre nel 2016 i sequestri, in tre distinte operazioni nei mesi di maggio, settembre e ottobre, di ben 396 kg di cocaina- di cui 262kg nel porto- sul totale di 463kg di stupefacenti, hanno creato una comprensibile preoccupazione negli apparati della sicurezza. Quest'anno, poi, alla data del primo novembre, su circa 181kg di stupefacenti bloccati in tutta la provincia livornese ben 165kg sono stati di cocaina nel contesto di una sola operazione antidroga del mese di maggio.

In effetti le aree della frontiera marittima sono quelle in cui si registrano i più consistenti sequestri di cocaina, 83,50%, in rapporto al totale frontaliero. Aspetto questo che gli analisti della DCSA ricollegano "...ai cambi di strategia da parte delle organizzazioni criminali che, sfruttando lo sviluppo e/o il potenziamento del sistema portuale mediterraneo, nonché possibili nuovi accordi commerciali con Paesi che notoriamente commercializzano la cocaina per conto dei Paesi produttori, hanno aumentato il volume di traffico di questa sostanza sulle rotte marittime (...) privilegiando, talvolta, l'introduzione dello stupefacente direttamente sul territorio nazionale.." (relazione DCSA, 2016). I carichi di cocaina sequestrati nei porti italiani (nel 2016 interessato anche quello di Vado Ligure con il sequestro di 113kg) provengono, per lo più, dal Brasile, dalla Repubblica Dominicana, dal Cile, dall'Ecuador e dalla Bolivia e il porto di Gioia Tauro, strettamente vigilato dalla 'ndrangheta, si conferma sempre come il principale ingresso in Italia di tale stupefacente se si pensa ai 1.649kg sequestrati nel corso del 2016 (ossia l'81,6% del totale dei sequestri in ambito frontaliero marittimo) e ai circa 1.800kg del 2017, alla data del primo novembre scorso. Per il traffico di hashish sono i porti del versante occidentale della penisola ad essere particolarmente interessati. Infatti, oltre all'ingente quantitativo (3.326kg) intercettato nelle acque antistanti il porto di Civitavecchia nel 2016, la frontiera marittima ha annotato sequestri apprezzabili nel porto di Cagliari (500kg) e in quello di Genova (108kg) e quantitativi inferiori a Porto Torres (23kg) e a Pozzallo (19kg).

## -segue

---

La criminalità organizzata pugliese, in combutta con quella albanese (che ha una diffusa rete di spacciatori in gran parte del nostro paese), è da molti anni la "padrona" incontrastata nel traffico di marijuana proveniente tra le due sponde del canale d'Otranto (soprattutto dall'Albania ma anche dalla Grecia). Anche la mafia del Gargano è coinvolta nel traffico. Peraltro, se aumentano i controlli e i sequestri lungo le coste pugliesi (nel 2016 a Lecce, Bari, Brindisi e Foggia, sequestrate quasi 12 ton di "maria" aumentate ad oltre 24ton nel 2017 alla data del primo novembre scorso), i trafficanti non hanno grandi problemi a individuare altri punti di approdo, anche al di fuori delle zone portuali. I due ingenti sequestri, nottetempo, in due distinte operazioni antidroga dei carabinieri, di fine ottobre e di novembre scorsi, di oltre 5 tonnellate di marijuana sui litorali romagnoli di Ravenna e di Ferrara, lasciano intendere come è in mare che debba concentrarsi di più l'azione di contrasto al narcotraffico. Attività che, lo ricordiamo, consente di bloccare soltanto una percentuale ridotta, intorno al 20%, del volume globale di stupefacenti immessi sul mercato.

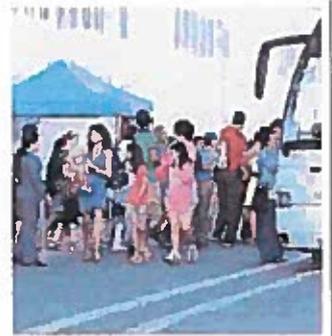


La sottosegretaria Silvia Velo parla al convegno al Lem

## CONVEGNO AL LEM

### Il porto ora guarda all'opportunità della zona speciale

Zone franche e Zes (zone economiche speciali) offrono l'opportunità di attrarre investimenti. Se ne è discusso al Lem. ■ PARADISI IN CROCIERA



Croceristi in banchina appena scesi dalla nave attraccata in porto a Livorno

# PORTO/1

## Servizi per i crocieristi ecco la storica intesa

Regolamentati i servizi di taxi, noleggio con conducente e city bus  
Guerrieri e Corsini: «Primo accordo in Italia, più ordine sulle banchine»

di Nicolò Cecconi  
LIVORNO

Un tempo gli "arriscatori" erano coloro che, a bordo di imbarcazioni, andavano incontro alle navi che approdavano al largo per accaparrarsi il diritto di scarico. Le banchine non erano certo come oggi e da terra partivano appunto numerosi barche a remi che facevano a gara per arrivare per prime al bastimento e conquistare la merce. E per celebrare e ricordare questa antica tradizione labronica poi è nata la famosa Coppa Risciatori.

Oggi è ovviamente tutto cambiato. Le navi arrivano in porto e per scaricare i container nessuno rischia più la vita sfidando le onde e gli agguati degli equipaggi rivali. Però qualche tensione sottobordo continua a esserci e troppo spesso capita che quando arrivano le navi da crociera tassisti, operatori turistici, noleggiatori d'auto e altri addetti ai lavori vadano all'assalto dei turisti che sbarcano, senza alcun criterio e creando il caos sulle banchine.

Per dare un taglio a questo fenomeno e dare ordine, ieri mattina è stato firmato un protocollo d'intesa - anzi, per la precisione ne sono stati firmati tre sull'argomento - che ha coinvolto tutti gli enti interessati e che servirà per garantire a tutti una pacifica convivenza in porto. «Sono particolarmente contento - ha detto il presidente dell'Autonoma Portuale Stefano Corsini - perché questo protocollo consentirà al porto di Livorno di avere ordine e tranquillità. Le banchine sono la vetrina della nostra città per tutti i turisti che sbarcano e non può regnare il caos. Tra l'altro non si tratta di un regolamento calato dall'alto ma di un accordo di autodisciplina con il quale gli autori in gioco hanno voluto condividere

le modalità comportamentali da tenere sottobordo».

A firmare questo protocollo sono stati, oltre alla Port Authority di Livorno anche il Comune (l'assessore Giuseppe Vecce), la Porto di Livorno 2000 (il presidente Luciano Guerrieri), il City Sightseeing (Roberto Piccini), i tassisti di Associazione Tassisti Labronici e del Consorzio Taxi Livorno (Nedo Olivieri e Maurizio Soricelli), il Consorzio Limousine Service Livorno (Sabrina Lorenzini) e lo Chauffeur Service (Francesco Benedetti).

Potranno accedere all'area del terminal Calata Alto Fondale un massimo di tre rappresentanti del servizio taxi e due per il servizio di noleggio con conducente. Entrambe le categorie avranno un box per ognuna che sarà assegnato dalla Porto 2000. Lo stesso principio vale anche per le aree ristrette sottobordo. Il personale del servizio taxi e Ncc, inol-

tre, non potrà circolare liberamente, ma eserciterà la rappresentanza del servizio solo nelle postazioni individuate. Stesso discorso per gli autobus scoperti della City Sightseeing: due persone abilitate all'accesso all'Alto Fondale, massimo due persone abilitate a sostare sottobordo in postazioni definite. La Porto di Livorno 2000 vigilerà sul rispetto delle norme comportamentali e ogni trasgressione sarà punita con il ritiro del badge di accesso in porto. Si tratta del primo protocollo d'intesa sul sottobordo in Italia e dopo la firma tutti i soggetti interessati sono rimasti soddisfatti. «Non era scontato - ha chiuso Luciano Guerrieri, presidente della Porto di Livorno 2000 - arrivare a stipulare un accordo di questo genere. Tutti gli autori in campo si impegnano a collaborare perché i servizi che il nostro porto offre siano all'altezza delle aspettative dei visitatori che vengono a Livorno».

## Darsena Europa, in 12 si fanno avanti

► LIVORNO

Il primo bando per la progettazione delle opere della Darsena Toscana ha totalizzato dodici manifestazioni d'interesse. L'annuncio di Massimo Provinciali, segretario generale del **Consorzio**, è arrivato nel corso dell'iniziativa del vescovo Simone Giusti: «Entro fine anno faremo partire le lettere con le quali si darà una quarantina di giorni per la presentazione dei progetti».

Sulla base di questo calendario, Provinciali si è avventurato a pronosticare «fra le fine del 2018 e l'inizio dell'anno seguente» il

via ai lavori per la realizzazione dell'espansione a mare del porto.

Il numero due di Palazzo Rosciano sa che «la fame di lavoro è adesso» e ha ricordato che il porto negli anni della crisi non ha avuto licenziamenti collettivi e, anzi, l'ex Agelp è uscita dal baratro facendo 15 assunzioni.

L'assessore Cristina Grieco ha ricordato che la Regione ha confermato i finanziamenti per la Darsena Europa e il consigliere Francesco Gazzetti (Pd) ha sottolineato che in commissione su questi fondi hanno votato no la Lega e il M5s.

# Zone franche o speciali opportunità per Livorno

Dal futuro della logistica alle procedure burocratiche da snellire  
Primo approfondimento al convegno organizzato dal circolo Pd porto

**Al Lem**  
la sottosegretaria  
Silvia Velo,  
i sindaci Nogarin  
e Bacci  
e i rappresentanti  
del mondo  
delle banchine  
a confronto

di Enrico Paradisi  
LIVORNO

Zone franche e Zes (zone economiche speciali), sono un'opportunità per Livorno per attrarre investimenti e per il suo rilancio? La risposta è ovviamente sì, almeno secondo quanto è emerso ieri al Lem, alla prima della due giorni di convegno "Oggi per domani: prospettive e cambiamenti necessari nell'economia marittima", organizzato dal circolo Pd Economia del mare. Ma quale possa essere tra i due lo strumento più utile per Livorno, come ha introdotto Yari De Filicaja, segretario del circolo, è il nodo sul quale si è dipanato il

convegno.

Dopo i saluti istituzionali la sottosegretaria all'Ambiente Silvia Velo, che ha rimarcato l'impegno del governo sullo sviluppo del sistema portuale italiano (prima su tutte con la riforma delle authority e gli interventi sui dragaggi), ha messo l'accento sull'impatto ambientale dei porti, tracciando un nuovo modello di sviluppo che si deve basare sempre più sulla tutela dell'ambiente e del lavoro. Saluto anche del sindaco Filippo Nogarin, che ha ricordato come Livorno debba essere al centro del dibattito nazionale su questi temi. Senza contare che la ripresa secondo il sindaco passa proprio dalla blue technology e dalla logistica, Livorno ha opportunità di essere protagonista reale.

Gloria Dari, presidente di Spedimar, ha moderato il dibattito sottolineando come la crisi complessiva di Livorno possa agganciare la città all'individuazione di zone franche e zone economiche speciali. Che non sono sinonimi, ha spiegato il direttore ufficio doganale di Genova Paolo Massari: è il connubio dei due istituti - ha spiegato Massari - che può garantire un certo grado di sviluppo. La Zes è considerata un fattore di sviluppo (introduce benefici fiscali che facilita-

no occupazione), nasce per attrarre investimenti stranieri e ciò che la caratterizza è un porto con collegamenti ferroviari e infrastrutture che garantiscano il veloce spostamento delle merci, ma poi serve velocizzare le pratiche burocratiche (sul ruolo delle dogane in questi particolari settori è intervenuto poi Ernesto Carbone). La possibilità di realizzare una zona franca (che è un istituto doganale) non è una novità, ha sottolineato il sindaco di Colle Lorenzo Bacci, che tra i due istituti non vede conflittualità, ma preferisce spingere sulla prima: è già presente nell'accordo di programma su Livorno firmato da quattro ministeri e quindi per lui la via è tracciata per portare nel consiglio dei ministri il provvedimento che la attivi: «Le aree ci sono già all'Interporto, là ci sono tutti i prerequisiti per attivare questo percorso», ha concluso.

Sulle opportunità reali di queste particolari aree economiche Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti e della Ap dell'Adriatico Orientale, ha introdotto sì i vantaggi dei punti franchi del porto di Trieste (in via di estensione con "Free-este") per attrarre traffici internazionali, ma che poi debbono essere accompagnati ad esempio dal potenzia-

mento dell'esistente, come nel caso tutto triestino dello sviluppo dell'intermodalità su ferro.

Dobbiamo invece metterci a produrre di più per esportare di più, con un ritorno necessario al manifatturiero per il presidente di Confetra Nereo Marcucci, che ha puntato il dito sulla sfida del cambiamento: «Ognuno deve cominciare a rimbocarsi le maniche nel proprio territorio una volta che lo Stato ti ha dato gli strumenti, e le Autorità di sistema e le altre istituzioni hanno questi strumenti». Le grandi navi riducono i costi di trasporto, ma aumentano quelli della catena logistica data dalla concentrazione del traffico. Il cambiamento - ha concluso - non si può arrestare, ma la logistica può dare un contributo per governarlo: e Livorno c'è e ci può stare.

Roberto Alberti di Fedespedi ha infine sostenuto la convenienza delle zone di vantaggio teorizzando di istituire Zes lungo tutto il perimetro della penisola, e in particolare a Livorno, per acquisire vantaggi competitivi (attrahendo investimenti e posti di lavoro) in uno scenario in cui la logistica è dettata sempre più dalle richieste dell'e-commerce: ovvero maggiore rapidità, efficienza e qualità degli scambi.

01/10/2017 09:18:51

**INFRASTRUTTURE** LA STRADA PER IL PORTO

## Via libera del Cipe 50 milioni alla 398

UN PASSO avanti più che importante quello di ieri a Roma per il collegamento superstradale veloce tra l'Aurelia e Piombino. La riunione preparatoria per il Cipe, il quale affronterà definitivamente il tema si spera entro le prossime due settimane, ha approvato il piano del primo lotto da realizzare a quattro corsie tra l'Aurelia e il Gagno, secondo quanto l'Autorità di sistema portuale - presente a Roma il presidente Stefano Corsini - ha programmato. Seguiranno la registrazione, poi il progetto esecutivo e quindi l'appalto dei lavori entro il 2018, alla fine del quale potrebbero già cominciare i lavori.

SIAMO, sotto molti aspetti, a un evento storico visto che è da prima del 1990 che si è cercato invano di avviare questo collegamento veloce con il porto. Nella stessa riunione di ieri è stata avviata la richiesta di finanziamento per il secondo lotto, che dal Gagno dovrà raggiungere Poggio Batteria. A gennaio prossimo inoltre andrà in appalto l'ulteriore collegamento dal Gagno alle arce a nord della città. L'Autorità di sistema ha infine in atto l'avvio a soluzione del collegamento stradale dal Gagno al-

le nuove aree del porto dove sono in corso piani per i grandi insediamenti legati sia alla GE che alle joint-ventures tra le quali quella tra i Cantieri San Giorgio del porto e il gruppo Neri.

«OGGI - spiega la sottosegretaria all'ambiente Silvia Velo - la riunione del pre-Cipe ha approvato il progetto del primo lotto della strada 398 con il relativo finanziamento (50 milioni di euro). Il via libera definitivo alla riunione del Cipe del 22 o 23 dicembre. Nel frattempo ho tenuto i contatti con Anas che mi ha confermato che sta predisponendo il progetto esecutivo da mandare a gara nei prossimi mesi». Come aveva evidenziato in un convegno a Piombino all'hotel centrale l'ingegner Stefano Liani dell'Anas, se tutto andrà bene, dopo gli appalti e il tempo necessario per eventuali ricorsi, la consegna dei lavori potrebbe essere stimata nei primi mesi del 2019. Affidati i lavori, bisognerà considerare almeno 2 anni per la conclusione delle opere. Per quanto riguarda il secondo lotto, Comune e Autorità Portuale si sono impegnati per la realizzazione dello studio di fattibilità.

A.F.

## Servizi alle crociere Intesa all'Authority



Alle pagine 9, 12 e 13

# Accoglienza dei crocieristi In porto è l'ora della svolta

## *Tassisti, Ncc e bus turistici: cambiano le regole*

LIVORNO città turistica. Sì, no, forse. Almeno considerato il fatto che ancora le cronache devono registrare notizie relative a litigi sottobordo tra tassisti e autisti Ncc e tra questi e chi svolge servizio di autobus in porto. Perché la difficoltà di mettere d'accordo le varie categorie è nota. È questo il motivo che ha spinto Port Authority, Comune di Livorno e Porto di Livorno 2000 a portare a uno stesso tavolo City Sightseeing, i taxi driver (Associazione Tassisti Labronici e del Consorzio Taxi Livorno) e gli Ncc (Consorzio Limousine Service e Chauffeur Service). L'obiettivo, indicato a chiare lettere in tre protocolli di intesa siglati a Palazzo Rosciano, è quello di condividere procedure di comportamento da tenere sottobordo per i servizi al crocierista.

**I TRE ACCORDI**, uno per ogni categoria interessata, sono stati sottoscritti dal presidente dell'Authority Stefano Corsini, dal numero

uno della Porto di Livorno 2000 Luciano Guerrieri, dall'assessore Giuseppe Vece, dai rappresentanti del servizio di Taxi (Nedo Olivieri e Maurizio Soricelli), da quelli del servizio Ncc (Sabrina Lorenzini e Francesco Benedetti) e del servizio autobus (Roberto Piccini). I contenuti dei tre documenti, molto simili tra loro, sono questi: potranno accedere all'area del Terminal Alto Fondale soltanto due/tre persone in rappresentanza del servizio taxi e due persone in rappresentanza del servizio di noleggio con conducente.

**ENTRAMBE** le categorie avranno un box che sarà assegnato dalla Porto 2000. Stesso principio anche per le aree ristrette sottobordo. Sia al terminal crociere dell'Alto Fondale che nelle aree ristrette, il personale del servizio taxi e Ncc non potrà circolare liberamente, ma eserciterà la rappresentanza del servizio solo nelle postazioni individuate. Analoga norma per i

bus di City Sightseeing. La Porto di Livorno 2000 vigilerà sul rispetto delle regole riportando all'Ufficio Contro. Il mancato rispetto delle norme comporterà l'immediato ritiro con disattivazione di validità dei badge di ingresso al porto. «Sono contento – ha detto Corsini –, non si tratta di un regolamento calato dall'alto ma di un accordo di autodisiplina con il quale gli attori in gioco hanno voluto condividere le modalità comportamentali da tenere sottobordo. Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito alla riuscita di questa iniziativa. Da oggi la percezione che i turisti avranno del nostro porto sarà migliore». Per Guerrieri «con questi protocolli, tutti gli attori si impegnano a collaborare perché i servizi siano all'altezza delle aspettative dei visitatori». «L'accordo – ha detto Vece – è una importante sintesi tra posizioni che in passato sono state molto spesso distanti». Maurizio Soricelli ha parlato infine di «prima intesa del genere sottoscritta in Italia».

Foto abbonamento: 1019-6

# «Attrarre gli investitori stranieri» Porto a un bivio: l'ora delle scelte

*Prosegue la due giorni di incontri del Circolo Economia del Mare*

di ANTONIO FULVI

**DUE GIORNI** di lavori, molto tecnici ma anche di grande interesse per le tante soluzioni in corsa per l'area di crisi costiera che fa capo al nostro porto e al suo retroterra. E' partita nel primo pomeriggio l'iniziativa del Circolo Economia del Mare presieduto dal consigliere comunale del Pd Yari De Filicaia, che ieri ha visto la tavola d'apertura dedicata alle zone franche e alla Zes, ovvero zone economiche speciali, in una serie di interventi specialistici sull'alternativa ma anche sull'eventuale integrazione tra le due scelte. Oggi si continua su invecchiamento dei lavoratori e nel pomeriggio sull'evol-

### POST-DEPRESSIONE

**Nel mirino i nuovi insediamenti produttivi e le chance dell'interporto**

zione del sistema delle crociere. In apertura di ieri, due interventi istituzionali: quello del sottosegretario al ministero dell'ambiente Silvia Velo e del sindaco Filippo Nogarini. Sia l'una che l'altro hanno sottolineato il momento cruciale per scelte che devono coinvolgere il territorio in rapporto alla logistica, al porto ma anche al richiamo di investitori privati, meglio se stranieri.

**IL CLOU** del dibattito, coordinato e moderato dalla presidente della Spedimar Gloria Dari - anche per la Camera di Commercio - ha ruotato intorno alla realizzazione concreta di interventi che facendo perno sulla già dichiarata area depressa costiera possano favorire

nuovi insediamenti produttivi. Ne ha parlato Lorenzo Bacci, sindaco di Collesalveti, focalizzando le possibilità aperte dall'interporto Vespucci con la sua nuova 'mission' di area di insediamenti produttivi oltre che di polo logistico e retroporto; e richiamando il governo nazionale e anche quello regionale a completare l'iter perchè l'area di crisi possa contare su una partenza concreta come Zes, con le relative facilitazioni fiscali, doganali e ferroviarie. Su questa linea anche gli interventi di Nereo Marcucci, presidente di Confetra, Roberto Alberti, presidente di Fedespediti mentre il genovese Paolo Massari ha chiarito gli aspetti più tecnici della creazione e del funzionamento delle zone franche rispetto alle Zes. Altrettanto tecnico l'intervento di Ernesto Carbone, delegato dell'ufficio regimi doganali, proprio sulle differenze delle facilitazioni doganali tra Zone Franche e Zes.

**SIGNIFICATIVA** poi la testimonianza di Zeno D'Agostino, presidente del 'sistema portuale' di Trieste, che forte della esperienza del suo scalo come storico porto franco ha tenuto una vera e propria lezione sull'importanza di avere banchine collegate direttamente alle reti ferroviarie internazionali: tanto che grazie anche al regime di porto franco, oggi Trieste opera almeno 250 treni-blocco cargo alla settimana con tutte le più importanti destinazioni del centro e nord Europa, più della stessa Rotterdam. Da far venire l'acquolina in bocca al nostro scalo, ancora condizionato dalla settecentesca strettoia delle porte vinciane che costringe la darsena Toscana a un unico, striminzito binario.



**Oggi si parla dei lavoratori che invecchiano e dell'evoluzione del sistema delle crociere**

**LA PROTESTA** PREVISTA ADESIONE MASSICCIA. ANCORA DA SCIogliere I NODI LUCARELLI TERMINAL MEDITERRANEA

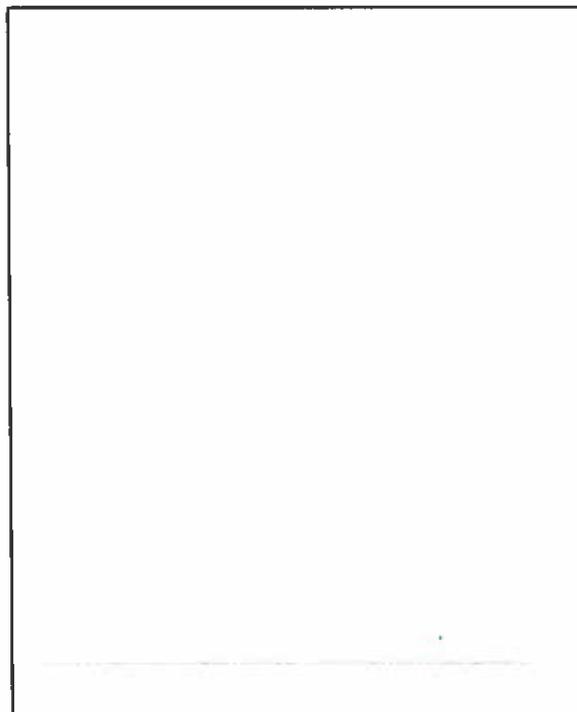
## I portuali di Livorno e Piombino incrociano le braccia

**I PORTUALI** di Livorno e Piombino aderiscono oggi allo sciopero che hanno indetto le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil trasporti, a livello nazionale, nei porti a sostegno dei processi e delle politiche del mercato del lavoro. Anche a Livorno e Piombino saranno presidiate i varchi nei suoi scali portuali. Questo in virtù delle nuove sfide rappresentate dalla penetrazione delle compagnie di shipping nella proprietà dei terminal. Dalla concentrazione del mercato e del gigantismo navale. E dall'automazione sempre più spinta delle operazioni portuali.

«**MENTRE** tutti parlano di progetti e prospettive di crescita per i nostri porti, - commenta Maria Luisa Lironi della Filt-Cgil - ancora non si è sentita una parola sui temi del lavoro, sulla crescita dell'occupazione sempre a Livorno e Piombino. Ancora non si vedono segnali di ripresa. Infatti i dipendenti di due aziende storiche, Lucarelliterminal e Mediterranea, sono ancora senza lavoro e allo stesso tempo molte imprese rivendicano accordi in deroga al contratto nazionale di lavoro, da utilizzare come elemento di concorrenza sleale». «Registriamo però positivamente - conclude Maria Luisa Lironi - , l'impegno che il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Stefano Corsini, si è preso sulla questione del patto per il lavoro del porto, impegnandosi a convocare nel più breve tempo la commissione paritetica per trovare finalmente una soluzione per i lavoratori oramai senza lavoro.



**MOBILITAZIONE** Maria Luisa Lironi della Filt Cgil



## Comportamento da tenere sottobordo alle crociere

LIVORNO - Ieri mattina nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, è stato firmato il primo protocollo in Italia che disciplina i comportamenti sottobordo alle navi da crociera.

Quante volte ci è capitato di leggere notizie relative a litigi tra

(continua in ultima pagina)

## Comportamento da tenere

tassisti e autisti Nec e tra questi e chi svolge servizio di autobus in porto? La difficoltà di mettere d'accordo le varie categorie è nota.

Questo è il motivo che ha spinto Port Authority, Comune di Livorno e Porto di Livorno 2000 a portare ad uno stesso tavolo City Sightseeing, l'Associazione Tassisti Livornici, il Consorzio Taxi Livorno e gli Nec rappresentati Consorzio Limousine Service Livorno e da Chauffeur Service.

L'obiettivo, indicato a chiare lettere in tre protocolli d'intesa siglati a Palazzo Rosciano dalle istituzioni e dalle categorie interessate, è quello di condividere procedure di comportamento da tenere sottobordo per i servizi al crocierista. I tre accordi, uno per ogni categoria interessata, sono stati sottoscritti dal presidente dell'AdSp, Stefano Corsini; dal presidente della Porto di Livorno 2000, Luciano Guerrieri; dall'assessore comunale Giuseppe Vece; dai rappresentanti del servizio di Taxi, Nedo Ulivieri e Maurizio Soricelli; da quelli del servizio Nec, Sabrina Lorenzini e Francesco Benedetti; e del servizio autobus **Roberto Pizzini** per Livorno City SightSeeing Srl.

I contenuti dei tre documenti, molto simili tra di loro, sono questi: potranno accedere all'area del Terminal Calata Alto Fondale soltanto due/tre persone in rappresentanza del servizio taxi e due persone in rappresentanza del servizio di noleggio con conducente. Entrambe le categorie avranno un box per ognuna che sarà assegnato dalla Porto 2000. Lo stesso principio vale anche per le aree ristrette sottobordo.

Sia al terminal crociere dell'Alto Fondale che all'interno delle aree ristrette, il personale del servizio taxi e Nec non potrà circolare liberamente, ma eserciterà la rappresentanza del servizio solo nelle postazioni individuate. Stesso discorso per gli autobus scoperti della

City Sightseeing srl: due persone abilitate all'accesso all'Alto Fondale, massimo due persone abilitate a sostare sottobordo in postazioni definite.

La Porto di Livorno 2000 vigilerà sul rispetto delle norme comportamentali riportando all'Ufficio Controllo accessi dell'Adsp ogni eventuale difformità sull'ingresso, sul numero dei soggetti e sullo svolgimento delle attività.

Il mancato rispetto delle norme comportamentali comporterà l'immediato ritiro con disattivazione di validità dei badge di ingresso al porto.

«Sono particolarmente contento - ha detto Corsini -, non si tratta di un regolamento calato dall'alto ma di un accordo di autodisciplina con il quale gli attori in gioco hanno voluto condividere le modalità comportamentali da tenere sottobordo. Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito alla riuscita di questa iniziativa. Da oggi la percezione che i turisti avranno del nostro porto sarà migliore».

Per Guerrieri «non era scontato arrivare a stipulare un accordo di questo genere. Con questi protocolli, tutti gli attori in campo si impegnano a collaborare perché i servizi che il nostro porto offre siano all'altezza delle aspettative dei visitatori che vengono a Livorno».

Ai ringraziamenti del presidente della Porto di Livorno 2000 si sono aggiunti quelli dell'assessore Vece: «L'accordo raggiunto è una importante sintesi tra posizioni che in passato sono state molto spesso distanti tra di loro. Una situazione regolamentata come quella in cui andranno ad operare le categorie interessate aiuta il lavoro di tutti nell'interesse della città».

Infine, il presidente del Consorzio Taxi Livorno, Maurizio Soricelli, ha parlato dell'accordo come del primo di questo tipo ad essere firmato in Italia: «A mia conoscenza, accordi sottoscritti di questo tipo in Italia non esistono - ha dichiarato - ringrazio l'Autorità di Sistema portuale, che è riuscita con molteplici incontri a completare il quadro mettendo d'accordo le diverse categorie».

## Ceccarelli e Corsini in Camera di Commercio

LIVORNO - I rappresentanti dell'imprenditoria locale hanno accolto nella sede livornese della Camera di commercio, l'assessore regionale alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini, invitati dal

(continua in ultima pagina)



Riccardo Breda

## Ceccarelli e Corsini

presidente della Ceiaa Riccardo Breda a fare il punto su due nodi fondamentali per lo sviluppo economico dei territori di Livorno e di Grosseto: il Corridoio tirrenico e lo sviluppo della darsena Europa.

L'occasione è stata l'insediamento di un organismo varato dal nuovo ente camerale dopo il suo accorpamento: i comitati consultivi, organi di supporto all'operato della Giunta che raggruppano tecnici ed esperti su settori economici cruciali come la portualità, il turismo, il manifatturiero. In questo caso si è insediato il comitato Infrastrutture e Logistica presieduto da Riccardo Breda, che ha voluto allargare l'incontro a tutte le organizzazioni imprenditoriali di Livorno e di Grosseto.

Il presidente della Ceiaa ha esordito ringraziando «Ceccarelli per averci da sempre coinvolto e aggiornato sullo stato dell'opera, come nel caso dell'incontro svoltosi nella sede camerale di Grosseto insieme al commissario Giorgio Fiorenza e successivamente anche in sede di presentazione del project review di Anas nel capoluogo toscano. Segno questo di grande attenzione nei confronti del tessuto economico locale. Oggi capiremo insieme gli aggiornamenti su questa importante infrastruttura del territorio».

«Un grazie anche a Corsini - ha proseguito Breda - qui nella duplice veste di interessato dal Corridoio tirrenico perché la portualità ha bisogno di infrastrutture, e di presidente che sta guidando la progettualità del porto di Livorno. Oggi si parla ancora di project review per entrambi i progetti, vorremmo avere garanzia che essi stiano marciando verso l'operatività».

Infine, una battuta: «Il prossimo anno si celebrano i 50 anni del Corridoio tirrenico, prepariamo la torta?».

E' toccato quindi all'assessore

Ceccarelli fare il punto della situazione, partendo dal 2013, quando la Regione scelse un tracciato, quello costiero, e partì l'iter di affinamento ambientale e funzionale sul territorio. Alla fine di un complesso percorso, è arrivata la richiesta di revisione da parte del ministro Delrio. La Regione si è dichiarata a favore delle quattro corsie, ha chiesto garanzie sulle dimensioni delle planari e sulle risorse per la realizzazione dell'opera, disponibile a non parlare più di Autostrada. Anche in questo caso si è svolto un percorso fatto di ipotesi, incontri, correttivi. Adesso è necessario utilizzare la conferenza dei servizi rimasta aperta per non ripartire da capo. La Regione ha ribadito che si tratta di una infrastruttura strategica, chiedendo un'ulteriore rimodulazione da parte di Sat, che realizzerà la tratta fino ad Ansedonia.

L'ultima barriera sarà a sud dello svincolo di Capalbio: pagherà la tratta chi da sud viene verso la Maremma, mentre la tratta Capalbio-Ansedonia sarà gratuita. Le risorse ammontano a 350 mln circa per la parte Grosseto sud Ansedonia, che dovrebbero essere assegnati con la prossima legge di stabilità. Nel prossimo Cipe la nuova soluzione che scarta l'autostrada sarà oggetto di una comunicazione, dopodiché la legge di stabilità dovrebbe appostare la somma necessaria.

«Non è la soluzione inizialmente pensata - ha concluso l'assessore - ma se le cose vanno così, dopo 50 anni, possiamo dire di essere soddisfatti».

E' stata quindi la volta di Stefano Corsini, il quale ha ricordato come a suo tempo dal ministero abbia seguito tutte le istruttorie e le delibere Cipe fino al 2013. «Come Ente dello Stato - ha detto il presidente dell'AdSp - chiederemo di assistere alla conferenza dei servizi. L'Autorità è una delle maggiori interessate a che i collegamenti stradali siano presidiati e non scendano sotto un certo standard. Gran parte del dibattito di questi anni si è svolto attorno a Orbetello e al pagamento del pedaggio. Ma occorre impegnarci per stare al passo con

i tempi e veder crescere l'economia».

Per quanto riguarda i lavori sul porto, Corsini ha ricordato che è stato di recente approvato il Piano operativo triennale, il primo della nuova organizzazione, e individuate infrastrutture e interventi strategici per lo sviluppo del sistema portuale.

Sottolineando che durante l'assemblea generale Assoport, martedì a Roma, sono stati affrontati tutti gli ambiti di competenza delle Autorità di sistema, tra cui le infrastrutture, e il ministro Delrio ha apprezzato come best practice il progetto di Darsena Europa, che è parte di quello più ampio denominato piattaforma Europa.

La darsena Europa sta andando avanti secondo programma, ha detto Corsini: «abbiamo bandito la gara per la progettazione definitiva dei dragaggi e delle opere marittime di difesa. Ci sono state manifestazioni di interesse di gruppi importanti, siamo insomma allineati con i programmi, che sono di avere questa infrastruttura pronta nel 2022-2023. Dopo sarebbe troppo tardi per la competitività».

Avremo un porto davvero nuovo, ha aggiunto il presidente dell'Autorità di sistema, il quale ha anche rilanciato alle forze economiche presenti: «avanzino pure proposte e idee. L'Autorità c'è proprio per cercare di realizzarle. Le navi che girano per il Mediterraneo oggi sono sui 9000 teu, quelle che vengono dall'Asia si aggirano sui 12-15mila. Non è detto che a Livorno il fondale a meno 13 mt sia sufficiente, ma lo è per cominciare, poi vedremo».

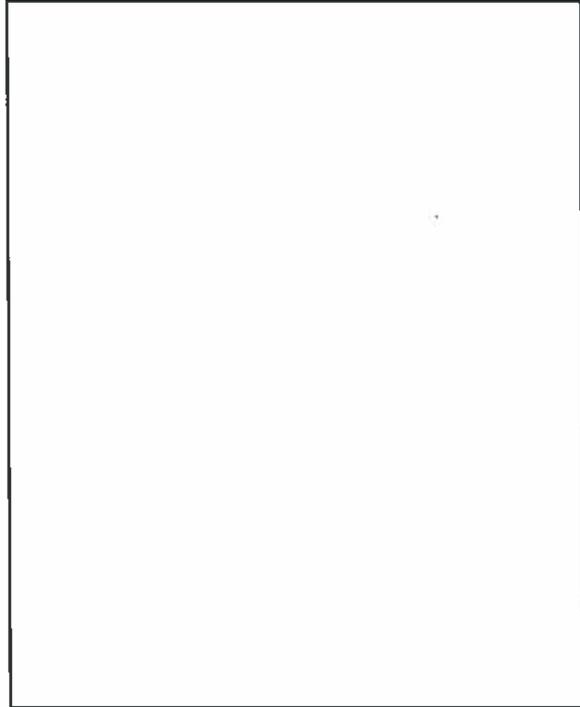
Corsini ha anche riferito su importanti novità riguardanti Piombino: vi sarà una riunione del Cipe sulla statale 398, a cui parteciperà. Stanno proseguendo i lavori per l'insediamento di General Electric; i dragaggi sono praticamente finiti e stiamo lavorando al consolidamento dell'area.

A seguire un ampio dibattito nel corso del quale sono arrivate numerose domande dei direttori e presidenti delle associazioni di categoria, che hanno gradito gli interventi e chiesto assicurazioni sui tempi e sulle sostenibilità dei costi, elementi indispensabili perché lo sviluppo economico dei due territori di Grosseto e di Livorno riceva finalmente uno slancio decisivo.

Le radici e le ali

## Come cambia il porto strategie per il futuro

Via dei Giustiniani 12/4 Ore 15.30 Questo pomeriggio alle 15.30 nel salone del Centro in Europa dell' associazione di cultura politica "Le Radici e le Ali", con sede in via dei Giustiniani 12/4, si terrà l' iniziativa dal titolo "Come cambia il porto: strategie per il futuro". L' incontro, che sarà presentato da Roberto Speciale, coordinatore di "Le Radici e le Ali", e moderato dal giornalista Franco Manzitti, prevede la relazione di Giuliano Gallanti, già presidente delle Autorità portuali di Genova e di Livorno, e l' intervento di Luca Becce, presidente di **Assiterminal**.



## «Attrarre gli investitori stranieri» Porto a un bivio: l'ora delle scelte

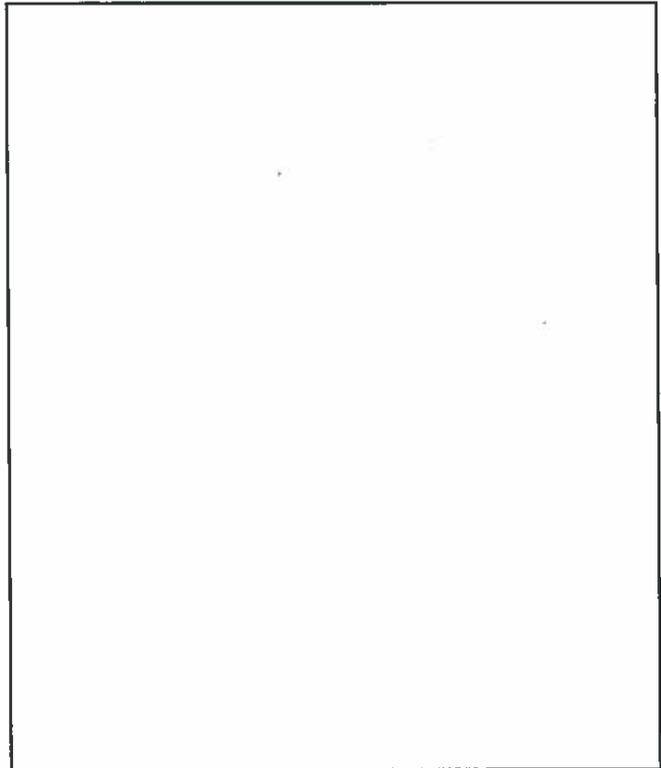
*Prosegue la due giorni di incontri del Circolo Economia del Mare*

di ANTONIO FULVI DUE GIORNI di lavori, molto tecnici ma anche di grande interesse per le tante soluzioni in corsa per l' area di crisi costiera che fa capo al nostro porto e al suo retroterra. E' partita nel primo pomeriggio l' iniziativa del Circolo Economia del Mare presieduto dal consigliere comunale del Pd Yari De Filicaia, che ieri ha visto la tavola d' apertura dedicata alle zone franche e alla Zes, ovvero zone economiche speciali, in una serie di interventi specialistici sull' alternativa ma anche sull' eventuale integrazione tra le due scelte. Oggi si continua su invecchiamento dei lavoratori e nel pomeriggio sull' evoluzione del sistema delle crociere. In apertura di ieri, due interventi istituzionali: quello del sottosegretario al ministero dell' ambiente Silvia Velo e del sindaco Filippo Nogarin. Sia l' una che l' altro hanno sottolineato il momento cruciale per scelte che devono coinvolgere il territorio in rapporto alla logistica, al porto ma anche al richiamo di investitori privati, meglio se stranieri.

IL CLOU del dibattito, coordinato e moderato

dalla presidente della Spedimar Gloria Dari - anche per la Camera di Commercio - ha ruotato intorno alla realizzazione concreta di interventi che facendo perno sulla già dichiarata area depressa costiera possano favorire nuovi insediamenti produttivi. Ne ha parlato Lorenzo Bacci, sindaco di Collesalvetti, focalizzando le possibilità aperte dall' interporto Vespucci con la sua nuova 'mission' di area di insediamenti produttivi oltre che di polo logistico e retroporto; e richiamando il governo nazionale e anche quello regionale a completare l' iter perchè l' area di crisi possa contare su una partenza concreta come Zes, con le relative facilitazioni fiscali, doganali e ferroviarie. Su questa linea anche gli interventi di Nereo Marcucci, presidente di **Confetra**, Roberto Alberti, presidente di **Fedespediti** mentre il genovese Paolo Massari ha chiarito gli aspetti più tecnici della creazione e del funzionamento delle zone franche rispetto alle Zes. Altrettanto tecnico l' intervento di Ernesto Carbone, delegato dell' ufficio regimi doganali, proprio sulle differenze delle facilitazioni doganali tra Zone Franche e Zes.

SIGNIFICATIVA poi la testimonianza di Zeno D' Agostino, presidente del 'sistema portuale' di Trieste, che forte della esperienza del suo scalo come storico porto franco ha tenuto una vera e propria lezione sull' importanza di avere banchine collegate direttamente alle reti ferroviarie internazionali: tanto che grazie anche al regime di porto franco, oggi Trieste opera almeno 250 treni-blocco cargo alla settimana con tutte le più importanti destinazioni del centro e nord Europa, più della stessa Rotterdam. Da far



## -segue

---

venire l'accolina in bocca al nostro scalo, ancora condizionato dalla settecentesca strettoia delle porte vinciane che costringe la darsena Toscana a un unico, striminzito binario.

*ANTONIO FULVI*

## PORTO/2

di Enrico ParadisiwLIVORNOZone franche e Zes (zone economiche speciali), sono un'opportunità per Livorno per attrarre investimenti e per il suo rilancio? La risposta è ovviamente sì, almeno secondo quanto è emerso ieri al Lem, alla prima della due giorni di convegno "Oggi per domani: prospettive e cambiamenti necessari nell' economia marittima", organizzato dal circolo Pd Economia del mare.

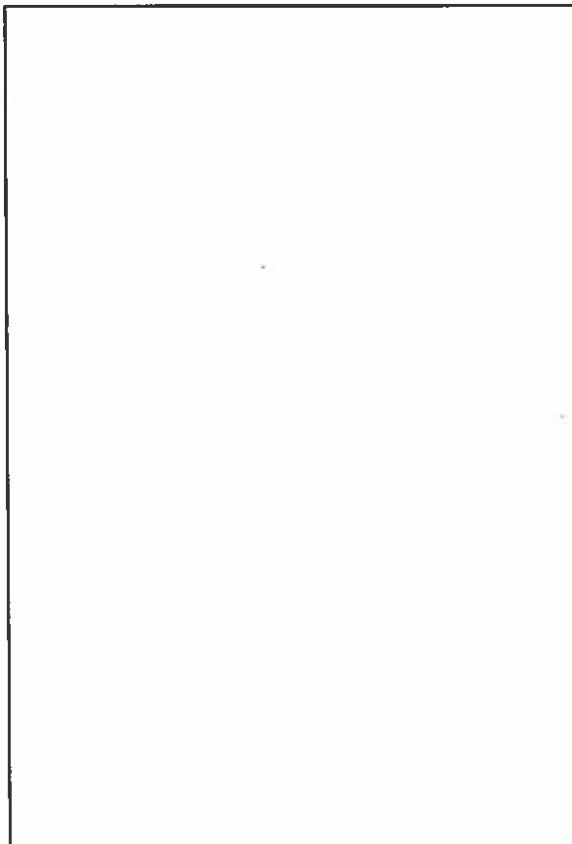
Ma quale possa essere tra i due lo strumento più utile per Livorno, come ha introdotto Yari De Filicaia, segretario del circolo, è il nodo sul quale si è dipanato il convegno.

Dopo i saluti istituzionali la sottosegretaria all' Ambiente Silvia Velo, che ha rimarcato l' impegno del governo sullo sviluppo del sistema portuale italiano (prima su tutte con la riforma delle authority e gli interventi sui dragaggi), ha messo l' accento sull' impatto ambientale dei porti, tracciando un nuovo modello di sviluppo che si deve basare sempre più sulla tutela dell' ambiente e del lavoro. Saluto anche del sindaco Filippo Nogarini, che ha ricordato come Livorno debba essere al centro del dibattito nazionale su questi temi. Senza contare che la ripresa

secondo il sindaco passa proprio dalla blue technology e dalla logistica, Livorno ha opportunità di essere protagonista reale.

Gloria Dari, presidente di Spedimar, ha moderato il dibattito sottolineando come la crisi complessa di Livorno possa agganciare la città all' individuazione di zone franche e zone economiche speciali. Che non sono sinonimi, ha spiegato il direttore ufficio doganale di Genova Paolo Massari: è il connubio dei due istituti - ha spiegato Massari - che può garantire un certo grado di sviluppo. La Zes è considerata un fattore di sviluppo (introduce benefici fiscali che facilitano occupazione), nasce per attirare investimenti stranieri e ciò che la caratterizza è un porto con collegamenti ferroviari e infrastrutture che garantiscano il veloce spostamento delle merci, ma poi serve velocizzare le pratiche burocratiche (sul ruolo delle dogane in questi particolari settori è intervenuto poi Ernesto Carbone). La possibilità di realizzare una zona franca (che è un istituto doganale) non è una novità, ha sottolineato il sindaco di Colle Lorenzo Bacci, che tra i due istituti non vede conflittualità, ma preferisce spingere sulla prima: è già presente nell' accordo di programma su Livorno firmato da quattro ministeri e quindi per lui la via è tracciata per portare nel consiglio dei ministri il provvedimento che la attivi: «Le aree ci sono già all' Interporto, là ci sono tutti i prerequisiti per attivare questo percorso», ha concluso.

Sulle opportunità reali di queste particolari aree economiche Zeno D' Agostino, presidente di Assoporti e della Ap dell' Adriatico Orientale, ha introdotto sì i vantaggi dei punti franchi del porto di Trieste (in via



## -segue

---

di estensione con "Free-este") per attrarre traffici internazionali, ma che poi debbono essere accompagnati ad esempio dal potenziamento dell' esistente, come nel caso tutto triestino dello sviluppo dell' intermodalità su ferro.

Dobbiamo invece metterci a produrre di più per esportare di più, con un ritorno necessario al manifatturiero per il presidente di **Confetra** Nereo Marcucci, che ha puntato il dito sulla sfida del cambiamento: «Ognuno deve cominciare a rimboccarsi le maniche nel proprio territorio una volta che lo Stato ti ha dato gli strumenti, e le Autorità di sistema e le altre istituzioni hanno questi strumenti». Le grandi navi riducono i costi di trasporto, ma aumentano quelli della catena logistica data dalla concentrazione dei traffici. Il cambiamento - ha concluso - non si può arrestare, ma la logistica può dare un contributo per governarlo: e Livorno c' è e ci può stare.

Roberto Alberti di **Fedespedi** ha infine sostenuto la convenienza delle zone di vantaggio teorizzando di istituire Zes lungo tutto il perimetro della penisola, e in particolare a Livorno, per acquisire vantaggi competitivi (attraendo investimenti e posti di lavoro) in uno scenario in cui la logistica è dettata sempre più dalle richieste dell' e-commerce: ovvero maggiore rapidità, efficienza e qualità degli scambi.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Zes, la Regione insiste: «Almeno 6mila ettari»

### Sponda dei deputati Pd

Pressing corale sul governo, che ritoccherà i criteri per la Puglia

di Oronzo MARTUCCI

Per la Regione Puglia sono necessari almeno 6mila ettari di aree da mettere a disposizione delle due Zes che sorgeranno collegate alle Autorità di sistema portuale dello Ionio, che fa perno attorno allo scalo di Taranto, e del Basso Adriatico che ingloba gli scali di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. A ribadirlo sono stati gli assessori regionali allo Sviluppo economico e al Bilancio, Michele Mazzarano e Raffaele Piemontese, i quali hanno respinto sia la proposta originaria del governo centrale di assegnare alla Puglia 3mila ettari da perimetrale per le Zes economiche speciali che la ipotesi circolata in ambienti del Pd di concedere un allargamento sino a 4.400 ettari. La Zes di Taranto dovrebbe essere interregionale e prevedere anche la delimitazione di aree della provincia di Matera per altri 423 ettari che potrebbero diventare 900 in caso di ampliamento.

Per Mazzarano e Piemontese «Il Governo nazionale deve dimostrarsi all'altezza del processo di elaborazione che ha intrapreso sulle Zone Economiche Speciali per attrarre investimenti al Sud». «Regioni come la Puglia che dispongono di due porti considerati strategici nella rete trans-europea dei trasporti, non possono non mettere a valore questa dotazione», ha osservato Mazzarano. «Le simulazioni del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno raggiungono il risultato di dimezzare le potenzialità riconosciute dal Decreto Sud, lasciando alla Puglia lo spazio per una sola Zes, peraltro condivisa con la Basilicata».

Piemontese ha evidenziato che «I criteri adottati dal Go-

### La giunta

«Porti strategici da valorizzare»



«Regioni come la Puglia che dispongono di due porti considerati strategici nella rete trans-europea dei trasporti, non possono non mettere a valore questa dotazione», spiegano gli assessori

### I parlamentari

«Non bastano i 4.200 ettari»



Dieci deputati Pd scrivono a De Vincenti: «L'ampliamento delle Zes della Puglia da 3mila a 4.200 ettari è un passo in avanti importante, ma non sufficiente. Necessari almeno 6mila ettari»

verno per individuare la dimensione delle superfici della aree da destinare a Zes finirebbero per mortificare il lavoro che abbiamo fatto insieme a sindaci e soggetti rappresentativi di interessi economici e sociali e di depotenziare la massa critica che la Puglia può sviluppare sui due versanti costieri, quello Adriatico, da un lato, con un territorio che va dal Salento al Gargano e che comprende i due grandi porti di Bari e Brindisi nel sistema integrato che include gli scali di Barletta e Manfredonia; quello ionico, dall'altro, che, oltre al porto di Taranto, dovrà farsi carico delle aree della Regione Basilicata».

Proprio per dare forza alle Zes, i due assessori pugliesi hanno rivendicato la necessità di «rivisitare lo schema di Decreto attuativo in fase di emanazione da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri, aumentando le aree con fi-

scaltà differenziata in Puglia e Basilicata almeno a 60 chilometri quadrati, se non vogliamo che l'intero progetto delle Zes i benefici che tutti vogliamo portino ai territori siano talmente inconsistenti da risultare inutili».

La posizione della Regione è condivisa da numerosi deputati pugliesi del Pd. Al ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, è stata avanzata una richiesta tendente a rettificare che il governo raddoppi le aree del territorio regionale da includere nelle Zes. La richiesta è stata sottoscritta dai deputati Michele Bordo, Dario Ginefra, Colomba Mongiello, Liliana Ventricelli, Gerò Grassi, Federico Massa, Alberto Lozacco, Elia Mariano, Franco Casavola e Salvatore Capone. L'ampliamento delle aree Zes della Puglia da 3mila a 4.200 ettari è stato considerato «un passo in avanti importante, ma non ancora sufficiente». Sono

necessari almeno 6mila ettari «per avere in Puglia due porti strategici nella rete trans-europea e due Autorità portuali di sistema. Bari e Taranto, che operano, rispettivamente, sui versanti costieri Adriatico e Ionico».

I parlamentari hanno ricordato che l'Autorità Portuale del Basso Adriatico con sede a Bari «comprende gli scali merci e turistici di Manfredonia e Brindisi e copre uno dei tratti di costa più lunghi dell'intero Paese, su cui si affacciano aree industriali in cui poter pro-

ficacemente sperimentare le misure europee destinate a colmare lo svantaggio competitivo». I firmatari della lettera a De Vincenti chiedono di «sfruttare al meglio tutte le potenzialità di sviluppo del territorio a cui, tra l'altro, proprio l'istituzione delle Zone economiche speciali dovrebbe fornire risposte operative».

Il deputato tarantino del Pd, Ludovico Vico, espressione della provincia di Taranto già nei giorni precedenti aveva sottolineato la necessità che «la superficie da assegnare alla Pu-

## Domande & risposte

### 1. Cosa sono le Zes.

Già diffuse all'estero, individuano aree del Paese collegate a un porto e che saranno destinate di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, per consentire lo sviluppo di imprese già insediate e che si insedieranno, attraendo anche investimenti esteri.

2. Quali sono previste. Il Decreto Sud prevede di creare 10 Zes in 8 Regioni meridionali: Abruzzo, Calabria, Campania, Molise, Sardegna, Basilicata, Sicilia (2) e Puglia (2).

3. Le risorse.

Il governo ha già stanziato circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020. Le condizioni per il riconoscimento delle agevolazioni sono principalmente due: le imprese devono mantenere le attività nella Zes per almeno cinque anni e non devono essere in liquidazione o in fase di scioglimento.

4. I benefici fiscali. Le Zes saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime ordinario del credito d'imposta sugli investimenti fino a 50 milioni di euro, di dimensioni sufficien-

ti ad attrarre player internazionali e di strategica importanza per il trasporto marittimo e la movimentazione delle merci.

5. Il quadro in Puglia. Due Zes: la prima collegata all'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (cioè al porto di Taranto) con l'aggiunta di aree della Basilicata (Matera e Ferrandina); l'altra collegata all'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico nella quale rientrano i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, con la pressione dai territori affinché siano ricomprese le aree di sviluppo industriale, compresa Lecce-Surbo e Nardò.

### 6. I criteri.

Il governo nella prima bozza ha previsto 3.000 ettari a disposizione della Puglia per quanto riguarda la perimetrazione delle aree.

### 7. La Regione.

La Regione chiede di rivedere i criteri fissati nel decreto attuativo. Il governo regionale ritiene, infatti, che i 30 chilometri quadrati assegnati alla Puglia non siano sufficienti.

### 8. Le modifiche.

L'originaria previsione di un criterio molto stringente in Puglia dovrebbe essere rivista al rialzo: 4.400 ettari.

ZONE ECONOMICHE SPECIALI PARLAMENTARI PD A DE VINCENTI

## «Zes, raddoppiare le aree pugliesi»

«Il Governo raddoppi le aree del territorio pugliese da includere nelle Zone Speciali Economiche». E la richiesta avanzata dai deputati pugliesi Michele Bordo, Dario Ginefra, Colomba Mongiello, Liliana Ventricelli, Gero Grassi, Fritz Massa, Alberto Losacco, Elisa Mariano, Franco Casano e Salvatore Capone nella lettera inviata al ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti.

L'iniziativa dei parlamentari è stata promossa dopo aver verificato «la possibilità di disponibilità del Governo, emersa nella conferenza unificata Stato-regioni, ad estendere fino a 4.200 ettari le aree delle ZES in Puglia. Inubbiamente un passo in avanti importante, ma non ancora sufficiente». La richiesta dei deputati di portare l'estensione delle aree da 3.000 a 6.000 ettari si fonda su: «la peculiarità di avere in Puglia due porti strategici nella rete trans-europea ("Core"-ex Reg. 1315/2013) e due Autorità Portuali di sistema, Bari e Taranto, che operano, rispettivamente, sui versanti costieri Adriatico e Ionico», si legge nella lettera. In particolare, l'Autorità Portuale barese comprende gli scali merci e turistici di Man-

fredonia e Brindisi e copre uno dei tratti di costa più lunghi dell'intero Paese su cui si affacciano aree industriali in cui poter proficuamente «pertinentare le misure europee destinate a colmare lo svantaggio competitivo».

«Il Governo nazionale deve dimostrarsi all'altezza del processo di elaborazione che ha innescato sulle Zone Economiche Speciali per attrarre investimenti al Sud», dicono gli assessori regionali allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, e al Bilancio, Raffaele Piemontese, secondo i



PD Dario Ginefra

quali «le simulazioni del Ministro per la Coesione raggiungono il risultato di dimezzare le potenzialità riconosciute dal Decreto Surl, lasciando alla Puglia lo spazio per una sola Zes, peraltro condivisa con la Basilicata». Le misure, sottolineano, vanno adottate «sul due versanti costieri, quello Adriatico, da un lato, con un territorio che va dal Salento al Gargano e che comprende i due grandi porti di Bari e Brindisi nel sistema integrato che include gli scali di Barietta e Manfredonia; quello Ionico, dall'altro, che, oltre al porto di Taranto, dovrà farsi carico delle aree non incluse nelle Zes della Regione Basilicata».

# Porto di Brindisi: Bando di concorso di idee “Light Tales. Via del Mare 2.0”

BRINDISI – Dare maggiore “attrattività sensoriale” a via del Mare, in particolare alla recinzione che divide l’ambito portuale da quello urbano. Una delimitazione lunga ottocento metri, dal piazzale di via Spalato alla piazza delle Capitanerie, in cui si vuole anche realizzare una mostra permanente di pannelli ed effetti luminosi artistici, per rendere attrattiva la linea di demarcazione portuale, fondendo modernità, innovazione e tessuto urbano esistente.

Il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi spiega: “Abbiamo un’idea di water front; ricucire il rapporto tra via del Mare e viale Regina Margherita con la città. Via del Mare è un punto di raccordo tra la città ed il porto, una zona segregata da una recinzione meno invasiva da quello che ci si aspettava, una recinzione necessaria per assicurare la sicurezza dei traffici può diventare la <<tavolozza di un pittore>> o l’impalcatura per creare un’opera identitaria per la città e un biglietto da visita per i turisti sia via mare che via terra. Una gran parte delle banchine demaniali è stata sgomberata dalle recinzioni, sono state restituite alla città, e devo dire con un risultato molto piacevole che la zona del demanio marittimo aperta al pubblico è un bel biglietto da visita e i turisti ne sono affascinati, io stesso da non brindisino intravedo moltissimi assist culturali e moltissime possibilità di fare marketing territoriale in sinergia con la pubblica amministrazione.

La nostra idea, per quella recinzione, è di ideare un <<racconto>> attraverso opere d’arte visive luminose”. Il Commissario prefettizio del Comune di Brindisi, Santi Giuffrè: “Vale la volontà di fare che l’Autorità Portuale ha nei confronti di questa città. Grazie per aver ricordato le potenzialità di questa realtà, che scarsamente sono state valorizzate ed è bello sentirlo da un <<non brindisino>>, come lo è Patroni Griffi, come lo sono io, perchè credo che, in effetti, il bello non abbia confini e quindi l’apprezzamento e l’amore, possono nascere anche senza averne le radici o averne avuto i natali.

Ci muoveremo in sinergia per il bene di questa realtà, che crediamo abbia subito volontariamente dei torti alle profanazioni industriali, arricchita per certi versi in altre epoche, ma che oggi non sono più rispondenti alle potenzialità della città”.

Francesco Di Leverano, Direttore Dipartimento Tecnico dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: “Questo concorso mira ad aumentare l’attrattività sensoriale di Via del Mare tramite un’implementazione tecnologica che troverà il suo vigore massimo nella luce. Ideato per i giovani professionisti al di sotto dei trentacinque anni e prevede un premio al primo classificato di settemilacinquecento euro, al secondo cinquemila ed al terzo duemilacinquecento”.

Salvatore Carruezzo

## Autonomia **Autorità portuale** e Zes, il monito di CapitaleMessina

Sull' **Autorità portuale** e sulle zone economiche speciali si registra un monito dell' associazione politica **Capitale Messina**, che interviene con un nuovo documento. "È importante tenere alta la soglia d' attenzione dell' opinione pubblica su argomenti vitali per lo sviluppo del territorio, perché non si debbano poi subire passivamente scelte penalizzanti per la città. In primis l' autonomia della nostra **Autorità portuale**, che fino ad un anno fa sembrava inesorabilmente condannata all' accorpamento con Gioia Tauro, e che invece, grazie appunto alla mobilitazione delle forze vive della città con il sostegno convinto della stampa, ancora sopravvive. A tal proposito - si legge ancora - ci piacerebbe sapere se l' argomento sia stato trattato ed in che maniera, negli incontri romani di Musumeci col Governo, di mercoledì scorso". "Altro tema all' ordine del giorno è quello delle ZES, opportunità fondamentale per l' economia della città metropolitana, ma, come abbiamo già detto, anche paradigma del ruolo che riuscirà a giocare **Messina** nei rapporti di forza tra i territori della regione". "Si già più volte sottolineato, infatti, il rischio che **Messina** - continua l' associazione - resti esclusa dai benefici della legislazione sulle zone economiche speciali: è difficile, almeno nell' immediato futuro, che si possa avere una Zona **messinese** autonoma, se non si modifica la legge che prevede un numero massimo di 2 Zone speciali per regione, perché in Sicilia, è già certo, le future sedi saranno Palermo e Catania; resta l' ipotesi dell' estensione delle zone di Palermo o Catania al territorio **messinese**, anche se, considerato che i benefici potranno essere applicati solamente ad una infinitesima porzione di territorio siciliano, le resistenze da parte delle altre due città metropolitane a cedere quote di territorio a **Messina**, saranno alte". "È da guardare con interesse l' iniziativa odierna di un gruppo di parlamentari pugliesi, che dopo aver constatato "la positiva disponibilità del Governo, emersa nella conferenza unificata Stato-regioni, ad estendere fino a 4.200 ettari le aree delle ZES in Puglia", hanno scritto al Ministro De Vincenti per ottenere che il Governo raddoppi le aree del territorio pugliese da includere nelle Zone Speciali Economiche, da 3.000 a 6.000 ettari". In pratica la partita sulle superfici è ancora aperta, tanto che nel DPCM approvato in Conferenza Unificata si legge che il Governo si riserva "un approfondimento in merito ai valori indicati nell' allegato 1 al fine di venire incontro alle richieste di aumentare i valori della superficie ZES". "La battaglia politica che la Giunta regionale dovrebbe intraprendere adesso, è quindi quella della richiesta dell' ampliamento della



## - segue

---

superficie regionale per le ZES anche in Sicilia, appellandosi, ad esempio, alla maggiore superficie territoriale della Sicilia rispetto alle altre regioni. Sarà poi comunque il Governo regionale, stabiliti definitivamente i principi generali, nell' elaborare i progetti di istituzione delle ZES, a dover dimostrare la volontà politica di non discriminare il territorio **messinese**".

Nel 2016 oltre sette milioni di passeggeri nell' area **messinese**

## Per le merci tempi ridotti Una storia trentennale fino a un' ora e mezza fatta di sprechi e ritardi

*Transitate attraverso lo Stretto sei milioni di tonnellate*

PALERMO - L' area dello Stretto è piuttosto trafficata, traghetti e navi lavorano incessantemente per sostenere una domanda che continua a essere in crescita. Lo confermano i numeri diffusi dall' **Autorità portuale di Messina**. I passeggeri, ad esempio, sono stati poco più di 7 milioni nel corso del 2016, un dato in crescita del 2,24% rispetto all' anno precedente, quando erano stati 6,8 milioni. L' ultimo dato censito è il più elevato dal 2013, ma ancora lontano dai numeri registrati, ad esempio, nel 2004 quando i passeggeri transitati erano stati più di 11 milioni.

Dallo Stretto sono passate, inoltre, quasi 6 milioni di tonnellate di merci, in crescita del 6,15% rispetto al 2015, ed è un dato molto vicino al 2012, anche se ancora distante dai numeri di metà anni duemila, quando le merci transitate erano circa 10,6 milioni di tonnellate. Paolo Beria, professore associato in Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, **1** ha scritto un articolo per la *lavoce.info*, stimando i benefici che potrebbero derivare dalla costruzione del Ponte. Ci sono i vantaggi relativi alla **l** lunga percorrenza in risparmio di tempo per le merci ("quantificati in 1-1,5 h per gli au- **l**

tomezzi, rispetto ai tempi dei traghetti") da soppesare sul "valore del tempo" e sul volume di traffico in gioco. In **l** particolare, si considera un valore pari a 2-4 euro/ora/ton- **l** nellata, anche se si tratta di numeri "molto variabili, che dipendono dal tipo di prodotto: risparmiare un' ora per un tonno fresco o per un pomodorino di Pachino vale molto **l** di più rispetto al risparmio per una tonnellata di benzina prodotta a Priolo". Ovviamente, per i passeggeri come per le merci, il **1** Ponte non basterebbe. Serve un sistema di trasporto più organico.

