



## Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Ansa, Euro Merci, Il Mattino, La Repubblica, La Gazzetta del Mezzogiorno, Il Secolo XIX, Quotidiano di Puglia)

## Dai Porti:

### Savona:

"...Miazza blinda il bitume..." (The Medi Telegraph)

### Genova:

"...Cambiaso & Riso sigla accordo di partnership con Fendercare Marine..."

(L'Informatore Navale, Ansa, The Medi Telegraph)

"...E' guerra dentro FuoriMuro..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Ucina lancia la sfida 2016..." (La Repubblica)

"...Nizza sfida Genova Nuove linee verso la Sardegna..."

(Il Secolo XIX)

"...Il porto al top del rischio..." (The Medi Telegraph)

### Piombino:

"...Quelle vecchie navi da smantellare Piombino in ritardo..." (La Nazione)

### Livorno:

"...Commissione Consultiva portuale, presentato il Piano di Formazione 2016..." (L'Informatore Navale)

"...In 8 anni formati oltre 500 addetti..." (Il Tirreno)

"...Lucarelli chiede il molo Italia..." (Il Tirreno)

"...L'interporto si estende ai terminalisti..." (La Nazione)

"...Port Center aperto per tre giorni..."

(Il Tirreno, Gonews.it, L'Informatore Navale)

"...Alice nel paese delle meraviglie in Fortezza..."

(Il Tirreno, Quilivorno.it)

"...Porto: un 2016 più sicuro..." (Quilivorno.it)



## **Civitavecchia:**

**"...Finalmente arriva la concessione..."** (Civonline)

## **Napoli:**

**"...Melfi Marine da gennaio approda a Napoli..."**

(Informazioni Marittime)

## **Bari:**

**"...Delrio rassicura sindaco Bari De Caro su applicazione criterio porti core..."** (Ferpress)

## **Gioia Tauro:**

**"...L'Authority finanzia altri 5 stage al Comune..."**

(Gazzetta del Sud, Ansa)

## **Focus:**

**Grandi navi** (La Nazione, Il Sole 24 Ore, Milano Finanza)



## Porti, Delrio: «Troppa confusione sulla riforma»

Roma - Lo ha detto il ministro dei Trasporti al convegno organizzato dall'Angopi, l'associazione nazionale degli ormeggiatori, e Fedepiloti.

Roma - «**Aiutateci a fare dell'Italia uno snodo centrale nel Mediterraneo**».Intervenendo questa mattina al convegno organizzato a Pomezia dall'Angopi, l'associazione nazionale gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani, e Fedepiloti il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha ringraziato a nome del governo le due associazioni per il lavoro che stanno facendo nei porti italiani. Un riconoscimento alla professionalità e generosità di piloti e ormeggiatori nella gestione quotidiana del lavoro, come nelle emergenze che si presentano in mare e sulle banchine. Entrando nel merito della riforma della portualità il ministro ha sostenuto che **«in questi giorni si sta facendo troppa confusione. La riforma si basa essenzialmente sul fatto che ci sono dei porti che devono coordinarsi di più»**.

E in quel documento «è scritto che i servizi tecnico nautici sono un elemento di certezza del nostro sistema. Non è nostra intenzione - ha spiegato Delrio - andare a toccare le cose che funzionano. Noi ci fidiamo di voi, ci piace come lavorate». Per il ministro «il sistema mare deve tornare centrale nel Paese e può dare una significativa svolta occupazionale ed economica all'Italia». **Il Comandante Generale del Corpo della Capitanerie di Porto, Vincenzo Melone**, ha parlato, dal canto suo, di «simbiosi perfetta tra Servizi tecnico nautici e Autorità marittima» e ha ricordato il ruolo fondamentale svolto dai Stn nella vicenda dell'affondamento del mercantile turco Gokbel nel dicembre del 2014. Nel corso dell'evento si è svolta la cerimonia di premiazione degli ormeggiatori e piloti protagonisti del salvataggio dei naufraghi della Gokbel e degli ormeggiatori tarantini che hanno salvato un operaio coinvolto nel crollo di una gru nelle acque del porto.

## Porti: Delrio a ormeggiatori, servizi tecnico nautici certezza

17 dicembre, 20:15



(ANSA) - ROMA, 17 DIC - "Aiutateci a fare dell'Italia uno snodo centrale nel Mediterraneo". Così il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, intervenendo questa mattina al convegno organizzato a Pomezia dall'Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani (Angopi), e da Fedepiloti, ha ringraziato a nome del governo le due associazioni "per lo straordinario lavoro" che stanno facendo nei porti italiani. Entrando nel merito della riforma della portualità il ministro - riporta una nota dell'Angopi - ha sostenuto che "in questi giorni si sta facendo troppa confusione. La riforma si basa essenzialmente sul fatto che ci sono dei porti che devono coordinarsi di più". E in quel documento "è scritto che i servizi tecnico nautici sono un elemento di certezza del nostro sistema. Non è nostra intenzione andare a toccare le cose che funzionano. Noi ci fidiamo di voi, ci piace come lavorate". Per il ministro "il sistema mare deve tornare centrale nel Paese e può dare una significativa svolta occupazionale ed economica all'Italia". Il Comandante Generale del Corpo della Capitanerie di Porto, Vincenzo Melone, dal canto suo, ha parlato di "simbiosi perfetta tra servizi tecnico nautici e Autorità marittima" e ha ricordato il ruolo fondamentale svolto dai Stn nella vicenda dell'affondamento del mercantile turco Gokbel nel dicembre del 2014. Nel corso dell'evento si è svolta la cerimonia di premiazione degli ormeggiatori e piloti protagonisti del salvataggio dei naufraghi della Gokbel e degli ormeggiatori tarantini che hanno salvato un operaio coinvolto nel crollo di una gru nelle acque del porto. (ANSA).

TRASPORTO MARITTIMO

## Il governo sta preparando un nuovo "Marebonus"

Confermato l'impegno dal ministro Delrio all'assemblea della Confitarma. Il primato italiano nel mondo della flotta Ro-Ro con 245 navi e cinque milioni di tonnellate di stazza lorda.

di Giovanna Visco

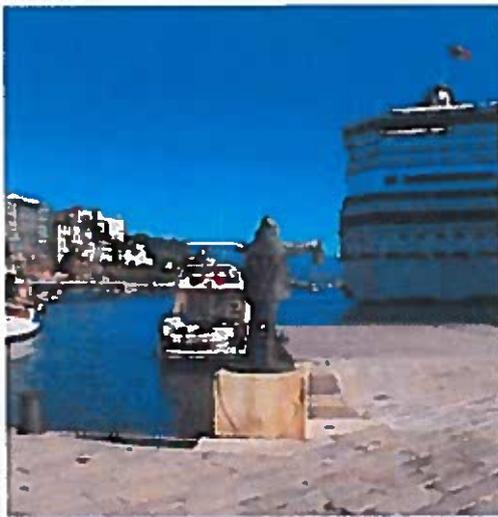
Si è tenuta a fine ottobre l'assemblea pubblica della Confederazione italiana Armatori, Confitarma, la principale associazione di rappresentanza della flotta mercantile italiana, che conta complessivamente 1.503 navi di proprietà (meno 4% nel 2014 sul 2013) di oltre 100 gt (gross tonnage, misura convenzionale di tutti i volumi interni della nave, indica grandezza e capacità commerciale del mezzo), per oltre 17 milioni di tonnellate di stazza lorda o gt, in calo dell'8% sul 2013. Il dato è in linea con il rallentamento della crescita economica soprattutto della Cina e con il forte impatto del calo dei prezzi delle materie prime sui paesi emergenti esportatori di commodity e di greggio, che, unitamente alla conflittualità geopolitica in diverse aree, hanno colpito a livello mondiale i traffici marittimi, sebbene questi continuino a trasportare il 90% degli scambi commerciali internazionali. Infatti, il mercato della domanda ha impattato rovinosamente sul mercato dei noli delle navi, che intanto avevano goduto di un lungo periodo di ipercrescita speculativa soprattutto nei segmenti del trasporto commodity e petrolifero, portando al di sotto dei costi di esercizio i ricavi delle imprese di navigazione e scatenando ristrutturazioni dei debiti, che si è anche tradotto in vendita degli asset,

La maggior parte del tonnellaggio mondiale delle navi è concentrato in poche bandiere, tra cui quella italiana, che con una serie di provvedimenti a partire dal Registro internazionale e il regime di tassazione forfettaria tonnage tax, ha consentito agli armatori italiani

tunità commerciali e abbassare i costi di esercizio.

La nostra bandiera conta 1.573 navi iscritte per oltre 16 milioni gt che nella classifica mondiale 2014, nonostante abbia subito il più alto ridimensionamento di capacità (meno 10,5%gt

e meno 18,6dwt sul 2013), mantiene la 12° posizione e il 4° posto nel "genuine link" (corrispondenza tra bandiera e nazionalità dell'armatore), che sale al 2° in quello europeo. Tuttavia potrebbe essere imminente un cambiamento normativo i cui possibili effetti stanno creando discordanti opinioni, sebbene Confitarma ritenga che esso non causi un temuto, quanto possibile, esodo di armatori italiani dalla nostra bandiera. Finora in Italia per poter usufruire della tonnage tax è obbligatoria la corrispondenza della bandiera, ma ora sembrerebbe al vaglio, appoggiata dall'Unione europea,



La statua del marinaio nel porto di Savona

una variazione significativa di questa norma, per consentire alle navi di altre bandiere europee, le cui società di navigazione abbiano organizzazione stabile in Italia, di poter usufruire della tonnage tax italiana e viceversa alle navi di bandiera italiana di andare sotto un'altra bandiera di un paese comunitario, conservando la tonnage tax italiana. La questione resta al momento controversa, soprattutto sotto il profilo occupazionale dei marittimi italiani,

La flotta italiana Ro-Ro è la prima al mondo, seguita a distanza da quella giapponese

Nell'Unione vi sono bandiere molto aggressive (portoghese, belga, danese e maltese) che nel 2014 sono cresciute sensibilmente per le facilitazioni che offrono all'armamento. Nella relazione il presidente Emanuele Grimaldi ha sottolineato la necessità di semplificare e modernizzare le procedure del Registro Internazionale per abbattere alcuni costi, ma l'orizzonte permane piuttosto complesso.

Nel corso del 2014, le navi petroliere di proprietà italiana sono diminuite più sensibilmente delle altre cisterniere, scendendo a 101 unità (meno 10%) con un meno 16% in termini di gt. Anche le navi da carico secco rinfuse hanno registrato un meno 23%, scendendo a 79 unità, che rappresenta un segmento in cui da anni gli armatori italiani sono molto attivi, particolarmente sulle rotte transoceaniche del



Una nave traghetto nel porto di Genova



Pacifico, quelle maggiormente colpite dalla crisi. Contemporaneamente, è rimasto stabile il settore delle porta-container, nel quale l'Italia copre una nicchia specializzata di 19 navi di proprietà di capacità complessiva di 763 mila gt. Al 7° posto mondiale, invece, la flotta cisterniera di proprietà italiana delle chimichiere (190 navi per oltre 5 milioni dwt). Il vero primato l'Italia lo detiene con la flotta Ro-Ro, che con 245 navi ammonta a quasi 5 milioni di stazza lorda complessiva (circa 220 mila metri lineari), distaccando di oltre tre milioni il Giappone al 2° posto. "Componente essenziale dell'industria amatoriale sono le imprese che operano nello short sea shipping e nel cabotaggio tra porti nazionali", ha sottolineato nella sua relazione Grimaldi, ambiti nei quali le navi Ro-Ro hanno il principale impiego.

Sebbene la flotta Ro-Ro, per effetto del gigantismo di altre tipologie navali, rappresenta il 17% del tonnellaggio della flotta mercantile di proprietà italiana, occupa 11 mila marittimi per il 92% quasi totalmente italiani e per l'8% extracomunitari imbarcati su tratte

internazionali. Da stime Confindustria, il totale degli occupati delle società armatoriali italiane è di 19.300 unità di rette e 19.700 indirette. La vivacità di questo settore ha contaminato anche l'Unione europea, con best practice innovative per l'abbattimento di inquinamento e congestionamento stradale dei mezzi pesanti che sfruttando le caratteristiche di carico delle navi Ro-Ro, ha introdotto in Europa il concetto "Autostrada del Mare", oggi recepiti a livello di Ten-T, che ebbe come leva principale di successo l'ecobonus. Il governo italiano sta ora lavorando per una sua versione aggiornata, il "Marebonus": il ministro Delrio, nel suo intervento conclusivo all'assemblea ha anticipato che sarà reinserito nella fase di approvazione finale della legge di stabilità. La decisione è stata presa in concertazione con il ministero dell'Economia, per approfondire e risolvere le questioni tecniche relative ai paletti posti dall'Unione sin dal 2008, per neutralizzare un possibile congelamento a livello comunitario dello stanziamento di 150 milioni su tre anni previsto per "Marebonus".

OTTOBRE - NOVEMBRE

La sentenza

## Porti, la Consulta frena la riforma di Delrio

«Scarso peso delle Regioni». Accolto il ricorso della giunta Caldoro. Il ministro minimizza

**Antonino Pano**

Parte da Napoli il rallentamento alla riforma dei porti fortemente voluta dal ministro Graziano Delrio ed anticipata dal decreto «Sblocca Italia». La Corte Costituzionale presieduta dal napoletano Alessandro Criscuolo ha dichiarato illegittimo l'articolo 29, comma 1 del decreto accogliendo il ricorso sul giudizio di legittimità costituzionale promosso dall'ex giunta regionale della Campania guidata da Stefano Caldoro (in giudizio si è costituita l'avvocata Almerina Bove, dell'avvocatura regionale, attualmente nello staff del gabinetto del presidente De Luca). La Corte ha evidenziato che «porti ed aeroporti» sono materie di competenza «concorrente» tra Stato e Regioni e che lo Sblocca Italia non è stato anticipato «da procedure concertative nella conferenza Stato-Regioni». Insomma nella riforma dei porti le Regioni non hanno avuto il dovuto spazio ed il giusto peso.

Lo stop rischia di rallentare e di parecchio la riforma, soprattutto per quanto riguarda proprio le governance delle Autorità portuali che devono essere accorpate. Nel nuovo «scena-

rio» sarebbero coinvolte non solo quelle commissariate ma anche quelle con presidenti in carica che dovrebbero decadere proprio nel momento in cui si prevede di passare da semplice

a «Sistema di [redacted]». Una situazione che sta provocando non poche fibrillazioni a livello locale dove si sperava che la riforma Delrio, considerata la determinazione del ministro, potesse assicurare nel giro di pochi mesi la massima operatività dei porti e, soprattutto, quel necessario coordinamento logistico nazionale da tutti auspicato per avviare una seria concorrenza al porti del Nord Europa. Lo stesso ministro, comunque, non sembra preoccupato più di tanto dallo stop arrivato dalla Consulta. «La Corte Costituzionale non ha messo in discussione i contenuti del Piano Nazionale Strategico della

Portualità e della Logistica, né le prerogative del governo di realizzarlo - ha spiegato - ma ha sostanzialmente chiesto al governo di ricercare l'intesa sui contenuti anche con il sistema delle Regioni. Pur non essendo obbligatorio secondo l'articolo 29 dello Sblocca Italia, il testo del Piano era già stato sottoposto alle Regioni ricevendone un parere positivo. Si tratta, dunque, di un problema procedurale che cercheremo di concludere così come indicato dalla Corte. Lo faremo già dalle prossime settimane - ha sottolineato Delrio - per costruire il più ampio consenso istituzionale attorno agli indirizzi strategici per la valorizzazione della 'risorsa mare' contenuti nel Documento». Il vices, chiarisce Delrio, riguarda infatti l'articolo 29 dello Sblocca Italia. Questo percorso - ha osservato - «non influenza l'iter dell'articolo 8 della legge Madia che, prima della presentazione del Piano, aveva indicato i criteri con i quali il Parlamento ha delegato il governo a riordinare e razionalizzare le Autorità Portuali in quanto amministrazione centrale dello Stato e dal quale discenderà il decreto delegato sulla riforma della governance dei porti di rilevanza nazionale».

### Il caso

Per la Corte non c'è stata concertazione preliminare il dicastero: un problema di procedura



**L'AVVENIRE**

## I nuovi porti l'esame del governo alla fine di gennaio

**A**RRIVIAMO a gennaio, in consiglio dei ministri, i decreti attuativi della legge di riforma della Pubblica Amministrazione, al cui interno ci sarà anche quello relativo alla nuova governance delle autorità portuali.

Sarà il ministro della Pubblica Amministrazione Marianna Madia a presentarli in consiglio nella seduta del 22 gennaio o in quella successiva, del 28. Sarà un pacchetto sostanzioso, che riguarda differenti comparti pubblici, fra cui appunto le nuove autorità, apice di un progetto riformista che archiverà per sempre la legge 84/94. Il testo è sostanzialmente pronto, le autorità di sistema saliranno da 14 a 15, visto che Bari e Taranto saranno autonome (prima erano riunite), e il presidente verrà scelto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il presidente della Regione.

(mas.m.)

**LA  
POLI  
TI  
CA**

## LE RIFORME

GLI EFFETTI IN PUGLIA

### 14 «CORE» IN ITALIA

La Puglia avrà due sedi, a Bari e Taranto, ma al capogruppo Pd non piace l'annuncio del sindaco

# Porti, il Pd si spacca sulle due

Mazzarano: il governo fa decidere a Decaro. «Balle»

● Non è bastata la rassicurazione fornita nei giorni scorsi da Delrio (ci saranno due Autorità portuali in Puglia, a Bari e a Taranto). Né, evidentemente, è piaciuto a tutti il criterio adottato dal governo (la sede delle

nei porti classificabili come «core», 14 in tutta Italia). Non è piaciuto soprattutto al Pd pugliese, che è riuscito a spaccarsi come una mela su una vicenda che, invece, sembrava premiare il sistema portuale pugliese. A sparare «fuoco amico» ad alzo zero contro il sindaco della città metropolitana, Antonio Decaro, il capogruppo del partito in consiglio regionale, il tarantino Michele Mazzarano. Con toni al fulmicotone nei confronti del sindaco e del governo-amico targato Renzi. «Il governo dimentica le sofferenze di Taranto - tuona - e fa decidere a Decaro. Le sue continue ingerenze hanno condizionato le scelte del governo non in funzione della migliore soluzione possibile, ma esclusivamente nella logica del campanile». Ad indispettarlo, soprattutto, il fatto che Decaro, riuniti i consiglieri metropolitani e comunali di Bari, abbia annunciato nei giorni scorsi il percorso tracciato da Delrio. «Il governo italiano - sostiene Mazzarano - ha af-

fidato la comunicazione di scelte proprie della Presidenza del Consiglio dei Ministri alle dichiarazioni di un presunto podestà pugliese, in cui si rende noto che il Governo rinuncia ad un cardine del suo Piano della Logistica autorizzando il podestà a riferire ai pugliesi di aver cambiato idea. Di fronte a questa sceneggiata - conclude Mazzarano - qualcuno dovrebbe spiegare a Delrio e Manfredonia perché quelle autorità portuali non dovrebbero pretendere la loro autonomia».

Decaro non risponde, ma l'uscita al fulmicotone di Mazzarano provoca un effetto domino nel gruppo consiliare, che alza la bandiera della «diserzione» e se la prende senza mezzi termini col suo capogruppo. L'unico a scendere in campo a difesa della tesi sostenuta da Mazzarano, il senatore brindisino Salvatore Tomaselli. «Se è vero ciò che dice Decaro - afferma - si tratterebbe di un passo indietro, un cedimento di natura meramente campanilistica». Per il resto è un florilegio di attacchi al capogruppo in consiglio regionale che rischia di avere conseguenza anche nel partito. «Il consigliere Mazzarano invece di esultare per il successo raggiunto dalla Puglia nella vicenda della riforma delle Autorità Portuali istiga

le altre città pugliesi alla sterile contestazione - attacca Marco Lacarra - senza evidentemente aver la minima idea dei contenuti e dei criteri imposti dalla riforma. Né il sindaco di Bari, né nessuno di noi, si è mai opposto al riconoscimento del porto di Taranto ma abbiamo semplicemente fatto valere, in sede di Governo, le ragioni della Puglia che ha la fortuna di vantare due porti "core" della rete europea TEN T». «Il capogruppo Mazzarano parla in nome e per conto proprio - attacca Filippo Caracciolo - e non certamente in rappresentanza del gruppo consiliare del Pd. E farebbe bene a studiare i criteri della riorganizzazione del sistema portuale prima di avventurarsi in dichiarazioni prive di fondamento». Prova a fare da paciere Fabiano Amati, stimo entrambi, dice. «penso però che Decaro abbia giustamente fatto il sindaco di Bari e che al suo posto avrei fatto lo stesso. Ma ora che Taranto e Bari hanno avuto soddisfazione, è possibile evitare parole forti e inutili. Mi aspetto che Decaro e Mazzarano, questa volta come leader politici, sappiano mettersi al mio posto se penso a Brindisi». Una tempesta in un bicchiere d'acqua.

R. mart.





## INFRASTRUTTURE E SVILUPPO

### 1 Il progetto di revisione

Il piano strategico prevede l'accorpamento delle autorità portuali. In Puglia al momento sono quattro

### 2 Il criterio applicato

Il criterio segue l'indicazione dei porti "core" secondo i parametri europei. In Puglia sono Bari e Taranto. Ma sarà autorità unica

### 3 L'annuncio di Delrio

Delrio, 15 giorni fa in Puglia, ha spiegato che qui ci sarà una sola Autorità «ed io avevo indicato Taranto, ma decideremo insieme»

### 4 Il rebus dell'iter

La sentenza della Consulta ora rimescola le carte in tavola. Il coinvolgimento diretto delle Regioni può rallentare tutto l'iter

# Porti, la riforma rallenta ma la Puglia raddoppia: autorità a Bari e Taranto

*Decaro: il ministro Delrio mi ha autorizzato a confermarlo*

di **Francesco G. GIOFFREDI**

Sulla doppietta pugliese c'è il sigillo renziano, il che dà il crisma dell'ufficialità e lascia intuire che indietro non si torna. Al netto, va da sé, di improvvise operazioni di scucitura e ricucitura del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. L'annuncio è del sindaco di Bari Antonio Decaro: la razionalizzazione dei porti partirà in Puglia due (e non una)            strategiche. A Taranto s'allianza così il capoluogo pugliese, mentre gli altri scali regionali (Brindisi, Manfredonia) graviteranno attorno ai due porti core di respiro europeo. «Il ministro Graziano Delrio, che ho sentito telefonicamente, mi ha autorizzato a confermare quanto aveva già anticipato due settimane fa a Taranto», scandisce Decaro. In-

sonna; s'attiva la filiera renziana e il gioco di sponda spedisce la palla in buca. Il tutto senza trascurare però la sentenza della Corte costituzionale che ha piazzato l'ostacolo lungo il cammino della riforma portuale: la Consulta ha considerato «illegittimo» l'articolo 29 del decreto "Shlocca Italia" nella parte in cui «non prevede che il Piano strategico della portualità sia adottato in Conferenza Stato-Regioni». Insomma: la rivoluzione renziana della strategia portuale va concordata con i governatori, e non orchestrata solo dall'alto.

Decaro assicura però che «la sentenza non influirà» sulla scelta di premiare sia Bari che Taranto, e «il governo dovrà semplicemente sentire le Regioni». L'iter del Piano trova però nella decisione della Consulta una superficie d'attrito e dun-

que un parziale freno: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti chiuderà la bozza che ridisegna l'assetto dei porti (presumibilmente con 14 Autorità strategiche) entro un paio di settimane, per poi passare la palla al Parlamento. O almeno le intenzioni erano queste, perché adesso non solo bisognerà correggere sulla base della sentenza costituzionale sia il decreto "Shlocca Italia" che il Piano stesso, ma occorrerà anche far affrontare alla riforma portuale il battesimo in Conferenza Stato-Regioni. Nella migliore delle ipotesi i tempi si dilateranno, nella peggiore i governatori potrebbero incidere sulla polpa del Piano.

Il criterio è però già fissato, ed è a quello che fa riferimento Decaro quando parla di «quanto anticipato due settimane fa da Delrio»: «Il criterio che sarà

utilizzato per scegliere le sedi del sistema della Autorità portuali - ha spiegato il sindaco barese - è quello dei porti *core*, e dunque la Puglia, che ha la particolarità di averne due, e che ha espresso chiaramente dai territori la volontà di mantenere le specificità esistenti, potrà vedere riconosciute le autorità portuali di Bari e Taranto indipendentemente dalla caratteristiche di natura amministrativa del confine regionale». L'attuale bozza del Piano spiega che «la preferenza cadrà sulla sede del porto *core*, così come individuato nel Regolamento 1315 del 2013 del Parlamento europeo». Il Regolamento europeo traccia la nuova mappa delle Reti Reti Ten 1, indicando per l'Italia 14 porti *core*: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo,

Cagliari, Augusta. Resterebbe fuori Civitavecchia, primo porto crociere d'Italia e dunque destinato comunque ad ottenere i gradi di Autorità strategica: dovrà soccombere uno dei 14 porti *core*.

In ottica pugliese, Decaro s'augura sinergie e per questo «chiederò un incontro al sindaco di Brindisi». Aggiungendo: «Una specificità del porto di Bari è proprio l'essere scalo polivalente, insieme al fatto di essere gestito in autonomia». Non è possibile pensare di gestire l'operatività di un porto di queste dimensioni e con questa complessità avendo la sede dell'Autorità in un'altra città». Decaro ha poi ulteriormente snocciolato le doti del porto barese: «Abbiamo banchine al servizio dei traghetti to *pax* per collegamenti sia con la Grecia

e la Croazia sia con destinazioni che sono fuori Schengen, Albania e Montenegro; abbiamo un traffico crocieristico che nel 2014 ha registrato 1 milione 700mila passeggeri; un traffico merci cresciuto nel 2014 anno di circa il 10% raggiungendo la cifra di 5 milioni di tonnellate annue; il nostro porto è quasi saluro, nel senso che negli anni è stato fatto un lavoro straordinario che ci ha portato non solo a realizzare grandi infrastrutture ma anche ad esercitare una crescente capacità di attrazione; senza dimenticare che un altro elemento a nostro favore è rappresentato dalle linee che dal 2015 collegano Bari ai porti di Venezia, Ravenna e Patrasso con frequenza trisettimanale. Rispetto alla città di Taranto abbiamo esigenze diverse, traffici diversi e mari diversi: per questo i nostri porti non sono in concorrenza».



### ZOOM

#### **L'annuncio** Vince il pressing barese la Puglia premiata

Nel riordino della portualità italiana, con 14 autorità strategiche, Taranto sembrava dover essere l'unico ente di riferimento pugliese. Ma il pressing barese ha dato i suoi frutti, come annunciato ieri dal sindaco del capoluogo Decaro.

#### **Le sinergie** «Chiamerò Brindisi Noi diversi da Taranto»

Decaro cerca la sinergia, innanzitutto con Brindisi: «Chiederò a Consales di incontrarci». E precisa poi che «quello di Bari e quello di Taranto sono due porti diversi», e dunque perfettamente complementari. Tanto da meritare entrambi l'autorità.



#### **Il caso** La sentenza della Consulta: «Parola alle Regioni»

Una sentenza della Corte costituzionale rallenta l'iter del Piano: viene richiesto un passaggio in Conferenza Stato-Regioni della riforma della portualità, che a questo punto ci sarà prima dell'approvazione in Parlamento.



# Savona, Miazza “blinda” il bitume: «Compatibile con i piani»

Savona - La risposta dell’Autorità portuale al dossier dell’avvocato Romani per il Comune. Il presidente a margine dell’ultimo comitato: le aree dello scalo non hanno destinazioni “precise”.

Savona - **Se non fosse un progetto che preoccupa migliaia di savonesi**, la partita del deposito di bitume potrebbe somigliare a una sfida al tavolo verde fra “ppp”, professional poker players, giocatori di poker professionisti. Le carte vengono calate all’improvviso e, nel corso della partita, non mancano bluff, mani a sorpresa e occhiate tra avversari. Ma invece dei “ppp”, a tenere banco sono i “Pe”, prodotti petroliferi. E nel pantano della vicenda del deposito di bitume progettato nella banchina esterna del porto di Savona si confondono anche le definizioni del Piano regolatore portuale.

Una nuova partita si è aperta ieri, in coda all’ultimo Comitato portuale del 2015: dopo l’attacco sferrato dal M5S, che ha messo all’angolo il Comune di Savona, e la relazione dell’avvocato Roberto Romani, su incarico del sindaco, che di fatto sottolinea che il Piano regolatore portuale non prevede in quella zona la movimentazione di prodotti petroliferi, **il presidente dell’Autorità portuale, Gian Luigi Miazza, è tornato sulla questione distinguendo le prescrizioni per l’area portuale di Savona da quelle che il Piano assegna alla zona di Vado**: «Se il problema fosse nel Piano regolatore, gli oppositori avrebbero già presentato un ricorso al Tar. Se un atto è errato, ci sono gli strumenti adatti per fermarlo. Ma in questo caso, lo stesso avvocato Romani ha ammesso che comunque il progetto va avanti». In parole povere, il Piano regolatore portuale assegna un’area ben definita per i Pe solo nello scalo di Vado, dove è in corso la costruzione della piattaforma di Apm-Maersk. Un terminal multipurpose, ossia destinato a traffici di settori diversi, sul quale sono stati indicati con precisione gli spazi dedicati ad ogni tipologia di merce, compresi i petroliferi. Nello scalo savonese, invece, i “confini” sono meno marcati, lasciando quindi spazio a soluzioni diverse.

## -segue

---

Tornando al Comitato portuale di ieri, è stata ratificata la rinuncia della concessione da parte del Terminal Rinfuse Italia Spa di Vado (chiuso ormai da mesi, dopo il blocco della movimentazione di carbone per il sequestro della centrale Tirreno Power), mentre è stata estesa di altri cinque anni quella della But Scrl, che ha presentato un piano di investimenti per 1,3 milioni di euro nel proprio terminal per prodotti per l'agricoltura, pellet, coloniali e metalli non ferrosi. **Le soddisfazioni per il presidente Miazza arrivano dal bilancio dei traffici:** «Le previsioni ad oggi presumono un aumento complessivo del 9-10%. Con le crociere si toccherà per la seconda volta il milione di passeggeri, e anche i traghetti di Corsica Ferries su Vado sono in un trend positivo. E sulle marci dovremmo totalizzare circa un milione di tonnellate in più rispetto al 2014, grazie alla crescita delle linee ro-ro e alle rinfuse liquide, che nel 2014 erano state ridotte di circa 600mila tonnellate per via dei lavori agli impianti Sarpom».

## **Cambiaso & Riso sigla accordo di partnership con Fendercare Marine per le operazioni ship to ship nel porto di Augusta**

Genova, 17 dicembre 2015 – Cambiaso & Riso Group, tra i principali operatori internazionali nell'ambito dei servizi di agenzia marittima e logistici, fondata a Genova nel 1946, ha siglato una partnership con Fendercare Marine - società del Gruppo James Fisher, quotato al London Stock Exchange - per le operazioni di allibo di rinfuse liquide nel porto di Augusta (Siracusa).

L'accordo prevede l'affidamento a Cambiaso & Riso della gestione logistica dei servizi tecnico-naulici e portuali, sussidiari alle operazioni di transhipment, svolte sia all'interno del porto che offshore. La collaborazione prevede inoltre la realizzazione di una struttura all'interno dello scalo, dedicata allo staccaggio delle attrezzature e dei materiali funzionali alle operazioni di ship to ship.

Occorre precisare che lo scalo di Augusta rappresenta il più grande porto naturale del basso Mediterraneo ed è inserito nelle Reti TEN-T come porto strategico dell'Unione Europea per la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale. Inoltre, grazie alla propria naturale conformazione geografica, la rada di Augusta beneficia di condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli anche nella stagione invernale, favorendola, pertanto, rispetto ad altri scali, per lo svolgimento di operazioni particolari come quelle di ship to ship.

"Siamo orgogliosi e onorati di essere stati scelti da un partner di così grande rilievo e importanza e auspichiamo che questa partnership segni l'inizio di una proficua collaborazione per ulteriori iniziative anche in futuro" - ha dichiarato Giovanni Paolo Riso, Presidente e Amministratore Delegato di Cambiaso&Riso International.

## Trasporti: Cambiaso & Riso sigla accordo con Fendercare Marine

Per operazioni nel porto di Augusta in Sicilia

17 dicembre, 16:56



(ANSA) - GENOVA, 17 DIC - La società genovese Cambiaso & Riso Group, operativa nell'ambito dei servizi di agenzia marittima e logistici, ha siglato una partnership con Fendercare Marine - società del Gruppo James Fisher, quotato al London Stock Exchange - per le operazioni di allibo di rinfuse liquide nel porto di Augusta (Sicilia). L'accordo, precisa un comunicato, prevede l'affidamento a Cambiaso & Riso della gestione logistica dei servizi tecnico-nautici e portuali, sussidiari alle operazioni di transhipment, svolte sia all'interno del porto che offshore. La collaborazione prevede inoltre la realizzazione di una struttura all'interno dello scalo, dedicata allo staccaggio delle attrezzature e dei materiali funzionali alle operazioni di ship to ship. Lo scalo di Augusta, sottolinea il comunicato, rappresenta il più grande porto naturale del basso Mediterraneo ed è inserito nelle Reti TEN-T come porto strategico dell'Unione Europea per la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale. Inoltre, grazie alla propria naturale conformazione geografica, la rada di Augusta beneficia di condizioni metereologiche particolarmente favorevoli anche nella stagione invernale, favorendola, pertanto, rispetto ad altri scali, per lo svolgimento di operazioni particolari come quelle di ship to ship. (ANSA).



# Cambiaso & Riso firma intesa con Fendercare Marine

Genova - L'accordo, precisa un comunicato, prevede l'affidamento a Cambiaso & Riso della gestione logistica dei servizi tecnico-nautici e portuali, sussidiari alle operazioni di transshipment, svolte sia all'interno del porto di Augusta che offshore.

Genova - La società genovese Cambiaso & Riso Group, operativa nell'ambito dei servizi di agenzia marittima e logistici, ha siglato una partnership con Fendercare Marine - società del Gruppo James Fisher, quotata al London Stock Exchange - per le operazioni di allibo di rinfuse liquide nel porto di Augusta (Sicilia). **L'accordo, precisa un comunicato, prevede l'affidamento a Cambiaso & Riso della gestione logistica dei servizi tecnico-nautici e portuali, sussidiari alle operazioni di transshipment, svolte sia all'interno del porto che offshore.** La collaborazione prevede inoltre la realizzazione di una struttura all'interno dello scalo, dedicata allo staccaggio delle attrezzature e dei materiali funzionali alle operazioni di ship to ship.

Lo scalo di Augusta, sottolinea il comunicato, **rappresenta il più grande porto naturale del basso Mediterraneo ed è inserito nelle Reti TEN-T come porto strategico dell'Unione Europea per la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale.** Inoltre, grazie alla propria naturale conformazione geografica, la rada di Augusta beneficia di condizioni metereologiche particolarmente favorevoli anche nella stagione invernale, favorendola, pertanto, rispetto ad altri scali, per lo svolgimento di operazioni particolari come quelle di ship to ship.



## Manovre, è guerra dentro FuoriMuro / IL CASO

Genova - Ancora caos sulla movimentazione ferroviaria delle merci nel porto di Genova. Porta: «Ho il 30% degli addetti in malattia». La Cisl: «L'azienda non funziona» .

Genova - È scontro tra i vertici di FuoriMuro, la società che gestisce le manovre ferroviarie nel porto di Genova, e i suoi 105 lavoratori. Il duello si consuma sulle cause che stanno generando ritardi e disservizi sui treni in uscita dallo scalo ligure, specialmente nelle ore notturne. **I disagi sono tali che alcuni operatori del capoluogo ligure, soprattutto spedizionieri e agenti marittimi, hanno denunciato la situazione a Palazzo San Giorgio**, dove, martedì scorso, è stato anche convocato un tavolo tecnico per risolvere la questione. **Guido Porta, presidente della società FuoriMuro, spiega che «i disagi si sono verificati perché circa il 30% del personale si è messo in malattia e non è stato possibile sostituirlo»**. «La verità - aggiunge - è che dietro a tutto questo ci sono aspetti economici, visto che i lavoratori vorrebbero un aumento di stipendio. Il lavoro però non cresce da tre anni a questa parte, e di conseguenza non sono previsti aumenti in busta paga: non vengono fatte ore di straordinario e neppure dati premi produzione».

Diversa è invece la posizione dei sindacati, che puntano il dito contro la dirigenza. **«Questi dipendenti - spiega Ettore Torzetti, segretario generale Fit-Cisl Liguria - vivono da tempo una situazione di forte disagio: negli ultimi anni hanno affrontato periodi di cassa integrazione ed hanno visto diminuire sensibilmente il loro compenso mensile. Sono poi preoccupati del futuro dell'azienda e soprattutto dell'aspetto delle quote societarie, sulle quali pare esserci molta incertezza»**. **«Il problema dei disservizi in porto - prosegue Torzetti - va piuttosto ricercato in una mancanza di organizzazione che gli stessi dipendenti hanno dovuto subire da parte della dirigenza di FuoriMuro**. Le assenze ci sono state, è verso, ma non c'è stato nulla di inventato. La situazione è certamente difficile e la nostra posizione rimane chiara: siamo sempre disponibili al dialogo col l'azienda ma vogliamo tutelare gli operai».

---

Quando nei mesi scorsi la società genovese ha presentato domanda in Autorità portuale per gestire il servizio delle manovre ferroviarie per i prossimi cinque anni, ha dovuto rispettare una clausola sociale che garantisce anche l'occupazione dei dipendenti, in totale 105. **Una regola prevista da Palazzo San Giorgio per chiunque avesse vinto il bando. Inizialmente, aveva presentato manifestazione di interesse, oltre a FuoriMuro, anche un'impresa friulana, la Logyca Ultimo Miglio Ferroviario.** Ma l'azienda con sede a Martignacco, in provincia di Udine, si è tirata indietro senza completare la proposta da presentare a Palazzo San Giorgio. L'Authority di Genova ha dunque scelto ancora FuoriMuro, confermando all'azienda la gestione delle manovre in porto. Una decisione obbligata dunque, se non altro perché quella di Guido Porta è stata l'unica società a seguire fino in fondo l'iter burocratico per l'assegnazione del servizio.

Nei mesi scorsi, la spesa per ogni singolo movimento treno, è scesa da 813 euro a 730 euro mentre al terminal Vte la riduzione ha raggiunto i 710 euro. Più avanti il costo calerà ancora a 690 euro per ogni movimento treno, sia nell'area di Voltri che in quella di Sampierdarena. FuoriMuro presto potrà contare su due nuovi locomotori che acquisterà da Siemens, per un valore totale della commessa che si aggira attorno ai sette milioni di euro. «Fino a questo momento abbiamo cercato di fare il massimo - chiude Porta - ma nessuno ci ha aiutati. **Gli operatori genovesi dovrebbero credere maggiormente nel nostro servizio. E l'Autorità portuale sostenere, con i fatti, lo sviluppo del trasporto su ferro».**

## FuoriMuro, scontro azienda -addetti

Porta: «Ho il 30% dei dipendenti in malattia». La Cisl: «La società non funziona»

GENOVA. È scontro tra i vertici di FuoriMuro, la società che gestisce le manovre ferroviarie nel porto di Genova, e i suoi 105 lavoratori. Il duello si consuma sulle cause che stanno generando ritardi e disservizi sui treni in uscita dallo scalo ligure, specialmente nelle ore notturne. I disagi sono tali che alcuni operatori del capoluogo ligure, soprattutto spedizionieri e agenti marittimi, hanno denunciato la situazione a Palazzo San Giorgio, dove, martedì scorso, è stato anche convocato un tavolo tecnico per risolvere la questione. Guido Porta, presidente della società FuoriMuro, spiega che «i disagi si sono verificati perché circa il 30% del personale si è messo in malattia e non è stato possibile sostituirlo». «La verità -aggiunge- è che dietro a tutto questo ci sono aspetti economici, visto che i lavoratori vorrebbero un aumento di stipendio. Il lavoro però non cresce da tre anni a questa parte, e di conseguenza non sono previsti aumenti in busta paga: non vengono fatte ore di straordinario e neppure dati premi produzione».

Diversa è invece la posizione dei sindacati, che puntano il dito contro la dirigenza.

«Questi dipendenti - spiega Ettore Torzetti, segretario generale Fit-Cisl Liguria - vivono da tempo una situazione di forte disagio: negli ultimi anni hanno affrontato periodi di cassa integrazione ed hanno visto diminuire sensibilmente il loro compenso mensile. Sono poi preoccupati del futuro dell'azienda e soprattutto dell'aspetto delle quote societarie, sulle quali pare esserci molta incertezza», «Il problema dei disservizi in porto -prosegue Torzetti - va piuttosto ricercato in una mancanza di organizzazione che gli stessi dipendenti hanno dovuto subire da parte della dirigenza di FuoriMuro.

Le assenze ci sono state, è verso, ma non c'è stato nulla di inventato. La situazione è certamente difficile e la nostra posizione rimane chiara: siamo sempre disponibili al dialogo col l'azienda ma vogliamo tutelare gli operai».

Quando nei mesi scorsi la società genovese ha presentato domanda in **Autorità portuale** per gestire il servizio delle manovre ferroviarie per i prossimi cinque anni, ha dovuto rispettare una clausola sociale che garantisce anche l'occupazione dei dipendenti, in totale 105. Una regola prevista da Palazzo San Giorgio per chiunque avesse vinto il bando. Inizialmente, aveva presentato manifestazione di interesse, oltre a FuoriMuro, anche un'impresa friulana, la Logyca Ultimo Miglio Ferroviario. Ma l'azienda con sede a Martignacco, in provincia di Udine, si è tirata indietro senza completare la proposta da presentare a Palazzo San Giorgio. L' Authority di Genova ha dunque scelto ancora FuoriMuro,



## - segue

---

confermando all'azienda la gestione delle manovre in porto. Una decisione obbligata dunque, se non altro perché quella di Guido Porta è stata l'unica società a seguire fino in fondo l'iter burocratico per l'assegnazione del servizio.

Nei mesi scorsi, la spesa per ogni singolo movimento treno, è scesa da 813 euro a 730 euro mentre al terminal Vte la riduzione ha raggiunto i 710 euro. Più avanti il costo calerà ancora a 690 euro per ogni movimento treno, sia nell'area di Voltri che in quella di Sampierdarena. Fuori Muro presto potrà contare su due nuovi locomotori che acquirerà da Siemens, per un valore totale della commessa che si aggira attorno ai sette milioni di euro.

«Fino a questo momento abbiamo cercato di fare il massimo - chiude Porta - ma nessuno ci ha aiutati. Gli operatori genovesi dovrebbero credere maggiormente nel nostro servizio. E l'Autorità portuale sostenere, con i fatti, lo sviluppo del trasporto su ferro».

# Nautica, Ucina lancia la sfida 2016 "Prima Venezia poi un superSalone"

I progetti della presidente Demaria: "Da lunedì iscrizioni aperte per Yachting in Venice, già al lavoro sull'edizione 56 di Genova"

MASSIMO MINELLA

**S**CATTANO lunedì le iscrizioni per lo "Yachting Venice", l'evento firmato da "I Saloni Nautici" insieme a Expo Venice e annunciato a ottobre in chiavari del Nautico di Genova. Un raddoppio dell'appuntamento genovese, ma ancor più una sua naturale estensione in Adriatico, per rafforzare il valore di un comparto, quale quello nautico, che ha pochi confronti per la sua capacità di creare ricchezza e lavoro. Costretta a pagare duramente il prezzo della crisi, la nautica non ha mai smesso di essere

eccellenza e di rappresentare una delle voci più forti del "Made in Italy". Aspetti, questi, ribaditi anche nei giorni scorsi in Senato, in quella Sala Zucchi di Palazzo Giustiniani che ha ospitato un convegno e l'assemblea di Ucina. Occasione opportuna per una riflessione a tutto campo sul valore della nautica, ma anche per registrare la crescita associativa all'interno di Ucina. Nell'associazione di Confindustria, infatti, sono entrati 18 nuovi soci, portando a 279 le aziende presenti sul territorio per oltre 500 brand,

poco meno del 70% del movimento d'affari nazionale, che arriva a un totale di 2,5 miliardi e ne attira 7 di valore aggiunto.

«La nostra missione - spiega il presidente di Ucina Carla Demaria - è rappresentare, difendere e promuovere tutta la filiera della nautica in Italia e all'estero. Il nostro è un si-

stema complesso, che ha una grande valenza economica e strategica e dobbiamo mantenerlo competitivo». Anziché la crisi continui a mordere e i segnali di ripresa siano ancora poco marcati, Ucina ha già portato a casa due risultati importanti, frutto anche di un pressing sulle istituzioni: l'abolizione della tassa di possesso, lo scioglimento balneello introdotto nel 2011 dal governo Monti, e l'applicazione in via definitiva dell'iva ridotta al 10 per cento i Marina Resort. «Ora stiamo lavorando sulla Legge di riforma del Codice, all'estero promuoviamo il progetto Elb, End of Life Boat per lo smaltimento a riciclo degli scafi in vetroresina e il prossimo anno ospiteremo a Trieste il congresso dell'associazione mondiale della nautica (oenia) continentale Demaria. La settimana scorsa, intanto, Ucina ha presentato a Venezia la nuova manifestazione "Yachting in Venice", mentre la macchina organizzativa è già al lavoro per il Nautico di Genova. «Si - conferma la presidente - stiamo lavorando a una grande edizione del Salone Nautico a Genova, che sarà la 56esima».

«La nostra base associativa - spiega il vice presidente Pietro Vissena - è composta dal 29% da cantieri produttori, dal 19% da aziende che si dedicano alla produzione e vendita di accessori, motori, componenti, dal 32% di operatori del turismo. All'estero quest'ultimo comparto supera spesso il 50% degli associati». «L'indotto turistico nautico - chiude Roberta Perocchio, presidente Settore Turismo nautico, porti e servizi (Indinat) - oggi vale 1,5 miliardi di euro un valore che nel 2009 era ben tre volte più alto raggiungendo i 4,5 miliardi. Oltre 200 milioni sono dovuti al charter. Un Marina crea 90 posti di lavoro, fra diretti e indotti. La attività del charter danno occupazione a 5.327 addetti, il 2,8% del totale della filiera nautica. Ma lo Stato sta portando i porti turistici al collasso con l'aumento trionfante dei canoni demaniali che da rendere negativo il margine complessivo d'impresa. Questo mostra la burocrazia soffoca, anziché incentivare, noleggio e locazione».



- segue

## LE TAPPE

### VENEZIA

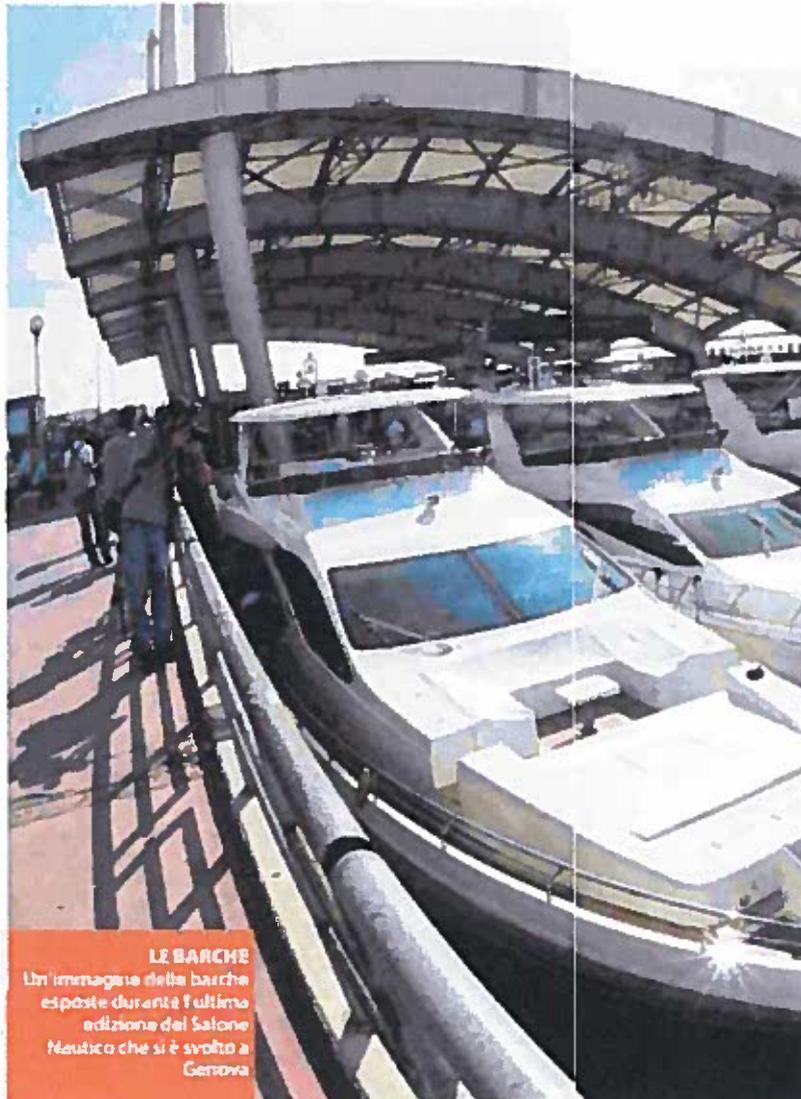
Ad aprile scatta l'evento dedicato alla nautica e organizzato da "I Saloni Nautici" insieme ai partner veneziani

### GENOVA/1

Sempre in primavera, nella darsena nautica della Fiera, evento dedicato all'usato in coincidenza con Fiera Primavera

### GENOVA/2

L'appuntamento clou resta ovviamente quello dell'autunno, con la nuova edizione del Salone Nautico di Genova



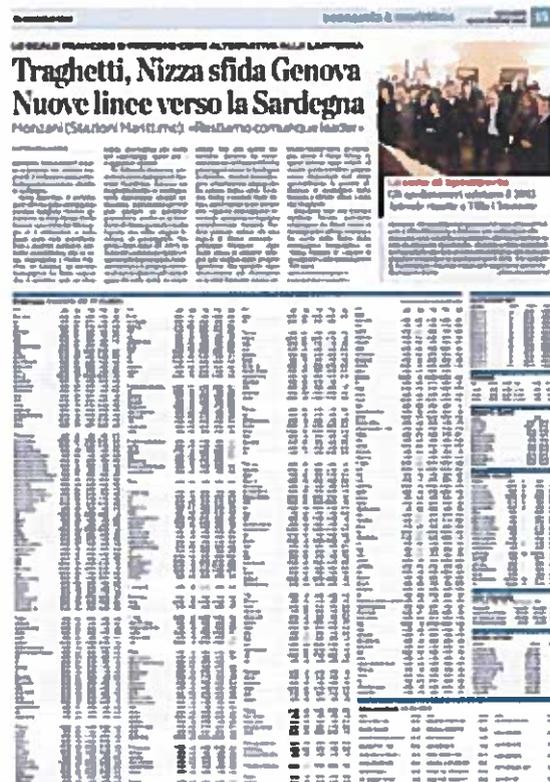
### LE BARCHE

Un'immagine delle barche esposte durante l'ultima edizione del Salone Nautico che si è svolto a Genova

## Traghetti, Nizza sfida Genova Nuove linee verso la Sardegna

Monzani (Stazioni Marittime): «Restiamo comunque leader»

GENOVA. Nizza tenta l'assalto a Genova nel settore traghetti. E lo fa con nuove rotte, dalla prossima estate, dirette in Sardegna. Nello specifico, il servizio sarà offerto dalla compagnia Corsica Sardinia Ferries attraverso la linea Nizza -Golfo Aranci, operativa dal 30 maggio al 3 settembre, e sulla quale sono state pianificate fino a quattro partenze notturne a settimana, con la sosta intermedia a Porto Vecchio, in Corsica. La società transalpina ha fatto sapere che il servizio sarà un' altra valida alternativa allo scalo del capoluogo ligure per i viaggiatori italiani. Per Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime, Genova, sui traghetti diretti in Sardegna, resta comunque «leader indiscussa, soprattutto perché può contare su partenze giornaliere, anche se la decisione di Nizza porterà via alla Liguria una cifra, seppur limitata, di passeggeri». Nei primi dieci mesi del 2015, lo scalo del capoluogo ligure, rispetto allo scorso anno, ha incrementato il proprio numero di turisti diretti sull' isola di quasi 90 mila unità. In totale infatti, fino allo scorso novembre, Genova ha movimentato un milione e 50 mila passeggeri verso la Sardegna (e ritorno), mentre le compagnie attualmente impegnate su questa tratta sono Tirrenia, Moby e **Grandi Navi Veloci**, con il numero dei servizi che, rispetto alla stagione invernale, aumenta in maniera considerevole durante l' intero periodo estivo. «In una logica di libero mercato - prosegue Monzani - ogni scalo cerca di attrarre sempre più traffico sulle proprie banchine. Ma sarebbe stato sicuramente più allarmante se la città francese avesse attivato nuove linee, ad esempio, verso il Nord Africa. In quest' ultimo caso infatti, il nostro porto avrebbe potuto avere importanti cali, vista specialmente la **grande** affluenza di passeggeri dalla Francia e diretti verso l' area del Maghreb. Una delle navi che Corsica Sardinia Ferries potrebbe impiegare da Nizza verso la Sardegna è l' ultima entrata a far parte della flotta della compagnia transalpina, la "Mega Express 6", capace di accogliere 2.080 passeggeri e 700 auto.





## «Armi e jihad, il porto al top del rischio» / IL CASO

Genova - Un riferimento al capoluogo ligure nelle indagini sulla strage al bardo in Tunisia. I servizi segreti: lo scalo di Genova potenziale crocevia nel traffico di kalashnikov.

Genova - **Un crocevia unico e delicatissimo, tra Francia, Spagna e i paesi del Nordafrica.** Uno scalo molto più accessibile e difficile da presidiare rispetto a quelli concorrenti, infiltrato in modo crescente dalle organizzazioni criminali, che nell'ultimo anno e mezzo hanno dimostrato di saper reclutare lavoratori portuali, trasformati in basisti del narcotraffico. Sono queste le condizioni che hanno spinto i servizi segreti italiani a lanciare un allarme serissimo: **il porto di Genova è il più a rischio in Italia sul fronte del traffico d'armi legato a possibili attentati terroristici di matrice islamica**, soprattutto dopo l'escalation di sangue dell'ultimo anno.

### Quel filo rosso con Tunisi

A mettere nero su bianco questo pericolo è un rapporto del Comitato di analisi strategica antiterrorismo (Casa), organismo collegiale a cui partecipano rappresentanti di Dis (Dipartimento informazioni e sicurezza, l'organo che coordina l'intelligence interna ed esterna), Aisi (Agenzia informazioni e sicurezza interna, ovvero l'ex Sisde), polizia, carabinieri e guardia di finanza. E non si tratta di una minaccia generica, ma di un dossier basato anche sulle indagini sulle stragi al Museo del Bardo, a Tunisi, e arriva fino agli attacchi coordinati di Parigi, in cui hanno perso la vita 130 persone.

Tradotto dal linguaggio tecnico dell'Antiterrorismo, sulle banchine sotto la Lanterna si concentra l'attenzione degli investigatori di mezza Italia per la facilità con cui possono arrivare carichi di armamenti simili a quelli usati in questa nuova tipologia di attentati, in cui servono soprattutto fucili automatici e kalashnikov.

## - segue

---

A rendere appetibile Genova, da sempre fiorente mercato clandestino per le armi stesse, è soprattutto la concorrenza con altri due scali, meno in prima linea per ragioni diverse: Gioia Tauro per la presenza "militare" della 'ndrangheta, impegnata in altri traffici che desidera continuare a condurre il più lontano possibile dai riflettori; Trieste per il minor interesse geografico e una maggiore facilità di controllo.

### **La minaccia dei lupi solitari**

A preoccupare gli analisti è infatti il terrore 2.0: i cosiddetti lupi solitari. Non solo il fanatico autodidatta, che si radicalizza su internet e decide di colpire in nome dell'autoproclamato Califfato. Tutte le maggiori attività investigative a livello italiano dei carabinieri del Ros e dei poliziotti della Digos si confrontano con simpatizzanti dell'Isis o cellule che agiscono (o sembrano farlo) in modo apparentemente isolato, senza una catena gerarchica che permetta di smascherare l'esistenza di un'organizzazione. Più difficili da prevenire, come ha dimostrato la tragedia del Bataclan. Genova, avvertono gli esperti, da questo punto di vista è un approdo ideale: sufficientemente grande, ma non nel cuore di centri più controllati, come Roma e Milano.

A monte della nota riservata c'è una pista precisa, emersa negli accertamenti sull'attentato del 18 marzo scorso, quando un commando di terroristi ha fatto fuoco su turisti e visitatori del museo nazionale del Bardo a Tunisi. In quell'azione, rivendicata dallo Stato Islamico, hanno perso la vita 24 persone. L'allarme si è intensificato dopo l'attacco al cuore dell'Europa, il 13 novembre, nella capitale francese. A tutto questo si aggiungono le preoccupazioni emerse dopo varie indagini della Direzione distrettuale antimafia ligure, che in almeno tre diverse inchieste ha scoperto il coinvolgimento di portuali, spesso incensurati, in casi di narcotraffico internazionale gestiti da boss della 'ndrangheta e di Mafia capitale.

## LE STRATEGIE

A RICCHEZZA CHE VIENE DAL MARE

# Quelle vecchie navi da smantellare Piombino in ritardo, La Spezia vola

*La Marina pensiona una parte di flotta: c'è un business da inseguire*

Anna Pucci  
» LA SPEZIA

**LO SMANTELLAMENTO** delle imbarcazioni arrivate al termine della vita operativa può diventare un affare e su questo punta il porto di Piombino, individuato dal Governo come sede del polo nazionale per le demolizioni navali all'interno dell'accordo di programma per il rilancio dell'economia della costa toscana. Ma il polo ancora non c'è ed è ora che è rientrato in gioco La Spezia, dove ha sede l'Arsenale della Marina Militare che, nell'ambito del programma di rinnovo della flotta,

### LA CONCORRENZA

Gli imprenditori liguri puntano a diventare il secondo polo d'Italia per le demolizioni

sta mettendo fuori ruolo il naviglio con maggiore anzianità. Il tema è tornato d'attualità in questi giorni nel capoluogo ligure, dove i vertici della Marina e l'Agenzia Industrie Difesa hanno presentato all'amministrazione comunale il progetto di smantellamento di nave Carabiniere, fregata da tempo "par cheggata" all'interno dell'Arsenale militare e per la quale è urgente procedere alla demolizione. La Spezia ha iniziato a sperare: nella tabella di marcia della Marina, dopo Carabiniere, ci sono Alpino, Arditto e Audace. E così via, per un totale di 38 navi deputate alla dismissione. L'obiettivo di parte della politica e del tessuto imprenditoriale locale è che lo smantellamento di Carabi-



Nave Carabiniere, a destra, e altre imbarcazioni militari da demolire



### Via libera alla pesca del rossetto

Firmato ieri al ministero delle Politiche agricole il decreto per il nuovo piano di gestione per la pesca del rossetto in Toscana e Liguria. Il nuovo piano consentirà la pesca del rossetto fino al 2018

niere - che verrà effettuato e all'interno dell'Arsenale da ditte civili specializzate (banda da 350 mila euro per la prima fase, la bonifica dai materiali pericolosi, tra cui armamento) - rappresenta un progetto pilota capace di candidare la città ad essere "secondo polo" per le demolizioni, posto che per il Governo non sia più possibile fare marcia indietro rispetto alla scelta di Piombino. Ma fuori dal coro si è levata la voce del presidente della Spezia, Lorenzo Forciere, che ha invitato a riflettere sul rapporto tra i benefici economici e i costi (ambientali, di rischio per la salute e di immagine) del fare a Spezia un

centro di demolizioni, oltretutto in assenza di investimenti come quelli promessi dal Governo per Piombino. Spezia, ha sottolineato Forciere, è già stata segnata da un pesante inquinamento e da una consistente incidenza di asbestosi. Di parere opposto il presidente della locale Confindustria, Giorgio Bucchioni, che già un anno e mezzo fa aveva chiesto direttamente al premier Renzi, senza ottenere risposta, di valutare proprio Spezia come sede del polo nazionale per le demolizioni navali, in alternativa a Piombino, sottolineando come nella città ligure siano già presenti strutture e professionalità idonee a far decollare in tempi brevi il centro specialista.

## **Livorno, Commissione Consultiva portuale, presentato il Piano di Formazione 2016. Occhi puntati sulla sicurezza**

Livorno, 17 dicembre 2015 - È stata una commissione consultiva pre-natalizia, quella che i vertici dell'Authority hanno convocato quest'oggi: in un clima festivo, apertosi con gli auguri di buone feste fatti dal commissario Gallanti ai rappresentanti dell'organo consultivo di Palazzo Rosciano, è stato presentato il Piano di Formazione 2016.

Ad illustrarne i contenuti i responsabili della formazione in Apl, Livio Stefanelli e Sonia Avanzoni, che hanno impostato la programmazione degli interventi sulla base di una serie di incontri avuti in precedenza con gli operatori e le imprese portuali.

Per l'anno venturo, l'Authority intende concentrare le sue energie sulla sicurezza e sulla gestione delle emergenze in ambito portuale e logistico, temi tornati drammaticamente di moda dopo gli ultimi incidenti che hanno coinvolto alcuni lavoratori portuali.

I corsi messi in piedi dall'Apl mirano a implementare le competenze sugli aspetti normativi, procedurali di sicurezza durante le operazioni di imbarco da banchina e di stivaggio a bordo, e a rafforzare le conoscenze e le capacità tecniche dei rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza di Sito Produttivo.

Non solo: verranno anche organizzate iniziative formative finalizzate a fornire gli strumenti e le conoscenze per valutare i rischi derivanti dalla movimentazione dei carichi nelle attività portuali/logistiche e ad analizzare le problematiche legate alla gestione coordinata delle attività svolte in contemporanea da più soggetti nell'ambito di uno stesso ciclo produttivo.

«Il nostro obiettivo principale - ha detto Gallanti - è quello di migliorare i livelli organizzativi e di sicurezza del lavoro e favorire una maggiore produttività ed efficienza nei servizi offerti. Sul tema della security stiamo facendo e faremo la nostra parte».

Dal 2007 la Port Authority ha formato circa 560 persone. Dal 2011 l'APL è anche il capofila di un progetto ambizioso che ha coinvolto otto autorità portuali (Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Napoli, Piombino, Marina di Carrara e La Spezia) e che ha permesso agli enti interessati di strutturare un sistema di formazione condiviso che è attualmente in fase di sperimentazione.

LIVORNO CAPOFILA DI 9 ENTI

## In 8 anni formati oltre 500 addetti

È il piano di Palazzo Rosciano. Gallanti: puntiamo sulla sicurezza

► LIVORNO

Il porto di Livorno dal 2007 a oggi ha formato più di mezzo migliaio (560) di addetti e da quattro anni è alla testa come capofila di un progetto che interessa anche altre otto autorità portuali (Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Napoli, Piombino, Marina di Carrara e La Spezia) per dar vita a un sistema di formazione condiviso ora in fase di sperimentazione.

Il piano di formazione 2016 è stato al centro dell'attenzione di una commissione consultiva aperta con lo scambio degli auguri di buone feste fatti dal commissario Gallanti agli esponenti dell'organo cri-

sultivo di Palazzo Rosciano.

Ad illustrarne i contenuti sono stati Livio Stefanelli e Sonia Avanzoni, che a Palazzo Rosciano sono i responsabili di settore. «Il piano di formazione - è stato detto - intende concentrare le sue energie sulla sicurezza e sulla gestione delle emergenze in ambito portuale e logistico, temi tornati drammaticamente di moda dopo gli ultimi incidenti che hanno coinvolto alcuni lavoratori portuali».

Occhi puntati sugli aspetti normativi, procedurali di sicurezza durante le operazioni di imbarco da banchina e di stivaggio a bordo, ma - è stato ribadito - è importante anche rafforzare le conoscenze e le

capacità tecniche dei rappresentanti dei lavoratori.

Nell'incontro è stato spiegato che verranno organizzate iniziative formative per fornire gli strumenti e conoscenze per «valutare i rischi derivanti dalla movimentazione dei carichi nelle attività portuali/logistiche», senza contare le difficoltà di gestire in modo coordinato la pluralità di attività svolte in contemporanea «da più soggetti nell'ambito di uno stesso ciclo produttivo».

«Il nostro obiettivo - ha detto Gallanti - è quello di migliorare i livelli organizzativi e di sicurezza del lavoro; sul tema della security stiamo facendo e faremo la nostra parte».

# Lucarelli chiede il molo Italia ma [redacted] non ci sta

Il problema nasce dall'aumento dei traffici di Tirrenia con una terza nave: il terminal dell'ex bomber cerca spazio. E fra pochi giorni torna il caso Seatrag

di Mauro Zucchelli  
LIVORNO

La Tirrenia, cliente del Lucarelli Terminal Livorno (Lil), ha deciso di venire a Livorno con una terza nave da far viaggiare sulla rotta fra il nostro porto e la Sardegna.

È per questo che la società dell'ex bomber amaranto ha bussato [redacted] per ottenere, in qualche modo, uno sbocco sul molo Italia, magari tramite una "occupazione temporanea". Ma [redacted] sembra orientata a dire no. L'ali è emerso nell'ultima riunione della commissione consultiva di Palazzo Rusciano.

Niente di definitivo, a quanto è dato sapere. Oltretutto siamo parlando di un organo che formula pareri e non decisioni vincolanti: siamo al secondo round su questo stesso argomento e i segnali arrivati [redacted] non sono nella

direzione che il Lucarelli Terminal sperava. Anche perché c'è il rischio che, in mancanza di una capacità di risposta, la Tirrenia finisca per dirottare questa terza nave su altri terminali concorrenti.

Chissà se ha a che fare con questa vicenda oppure no il fatto che il presidente dell'Authority [redacted] è stato notato insieme all'ex cannoneiere labronico e al sindaco Filippo Nogarin: beninteso, non è escluso che si sia semplicemente trattato di un incontro fra amici o di una chiacchierata su qualche tema generale sul futuro della portualità labronica.

Tutto dipende dal fatto che qualsiasi traffico in più è sì una buona notizia ma, dal punto di vista operativo, l'affollamento dell'accosto con le due navi già schedulate finisce per creare problemi al terminal di Lucarelli che rischia di non farcela a lavorare la ter-

za nave.

È per questo che il Lil aveva avanzato la richiesta di avere uno spazio extra in quanto quello che ha adesso non è sufficiente. L'aveva sollecitato dicendosi disponibile a accomodarsi rispetto alle esigenze delle crociere che fanno tappa su quella banchina al molo Italia: del resto, le love boat inizieranno ad arrivare in aprile...

Ma nell'organismo consultivo deve aver prevalso l'idea che una occupazione temporanea rischia di essere "temporanea" solo in teoria.

Ma questa vicenda ha in qualche misura a che fare anche con i ritardi che l'adeguamento infrastrutturale delle banchine nella zona del bacino Firenze: sono interventi messi in preventivo dall'Authority e tuttavia rimasti al palo. Colpa del fatto che sembra aver tirato il freno anche il trasferimento del terminal Cala-

ta Orlando, sulla stessa banchina ma più verso ovest: era previsto che con i suoi traffici di salbic e feldspati traslocasse sulla sponda est della Darsena Toscana per lasciar posto all'allargamento del porto passeggeri, ma lo spostamento segnò il passo e con esso la risistemazione dell'intera banchina anche negli accosti successivi.

La fame di spazi nel campo dei traghetti merci tornerà a manifestarsi probabilmente fra poco: tempo due settimane e scadrà la proroga della concessione alla Seatrag alla radice della Darsena Toscana. Si aprirà a quel punto un altro capitolo: vedi alla voce "fame di spazi in porto". Già a settembre non erano mancati duri scontri proprio sulla disponibilità operativa di quell'angolo di Darsena. Fra breve vedremo un nuovo round sulla scena delle banchine.

OPERAZIONI PORTUALI



Porto di Livorno: il molo Italia (Salvini Pentafoto). A destra nel riquadro: lo spettacolo di Natale in Fortezza 2015



## L'interporto si estende ai terminalisti

L'assemblea straordinaria «riduce» il Cda e traccia la nuova mission

- COLLESALVETTI-  
**DOVEVA** cambiare quasi tutto, magari per non cambiare (quasi) niente: ma alla fine l'assemblea straordinaria di ieri all'interporto Vespucci di Guasticce si è conclusa con un compromesso che lascia aperte molte strade. Come a dire: le soluzioni definitive arriveranno, se arriveranno, più tardi. Intanto dovranno convivere le funzioni di interporto, area di insediamenti industriali e retroporto. Prima decisione: per uniformare il nuovo statuto agli indirizzi delle partecipate regionali, il consiglio di amministrazione è stato ridotto da sette a cinque membri, con le dimissioni concordate di due (tra cui Elide Zambini). Rimangono il presidente espressione della Regione Toscana, Rocco Guido Nastasi, il vicepresidente espressione della Port Massa e il amministratore delegato Dino

Fulceri, espressione del Mps. Il socio Camera di Commercio, la cui giunta ha di recente stabilito all'unanimità (con due contrari ma assenti alla votazione) di vendere il 99% dei propri assets nel Vespucci, è stato rappresentato da un funzionario dell'ufficio legale, la dottoressa Maria Cristina Berti, che ha portato l'astensione della Camera sull'allargamento della "mission" del Vespucci ai servizi terminalisti. Un allargamento di compiti, questo inserito nel nuovo statuto, che creerà qualche problema di concorrenza con i terminalisti portuali e sembra essere in alcuni aspetti non perfettamente in linea con la funzione di retroporto supportata invece con forza

**PIÙ CHE** le scelte sui nomi e sulla "mission", il nuovo consiglio d'amministrazione che si è riunito nel pomeriggio fino a tarda ora ha affrontato il tema della forte

esposizione bancaria ed ha esaminato le soluzioni perché i soci più esposti - la stessa Regione e il Monte dei Paschi - possano in qualche parte rientrare. Così come già espresso nel recente protocollo tra Comune di Collesalveti, interporto e Assindustriali, si è posto l'accento sulla vendita di aree per insediamenti industriali, per favorire le quali il Comune ha varato molti provvedimenti di alleggerimento fiscale e burocratico.

Oggi intanto sempre al Vespucci si terrà un importante "Demonstration day" organizzato [redacted] sul tema dei terminal mantitimi, con particolare attenzione all'utilizzo del gas GNL sia per le navi che per i mezzi pesanti. Ci saranno relazioni di OLT, del terminal Darsena Toscana, delle trasformazioni di motori pesanti a gas (eccellenza di una delle aziende livornesi più avanzate, la Global Service di Raffaele Brasile) e visita finale al Terminal Darsena Toscana.

A.F.



Il presidente Rocco Guido Nastasi



I piazzali dell'interporto



ECCO GLI ORARI PER I CITTADINI

## Port Center aperto per tre giorni

Gli esponenti del mondo delle banchine ieri hanno visitato la sede

► LIVORNO

«Loro, il porto, lo hanno visto migliaia di volte, al punto da conoscerlo come le loro tasche, forse anche meglio, eppure il Port Center li ha comunque incuriositi». Parte così il comunicato di Palazzo Rosciano, quartier generale

livornese per annunciare che la comunità portuale ieri è stata in visita al Port Center appena aperto

in Fortezza Vecchia.

È da aggiungere da oggi i cittadini potranno avere la possibilità di dedicarsi all'avventurosa scoperta del porto della città del Quattro Mori: lo faranno in occasione delle iniziative

che l'istituzione portuale mette in cantiere nell'antico fortilizio insieme alla Porto 2000. Oggi dalle 15 alle 19, e durante il weekend, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19, sia il sabato che la domenica, sarà possibile entrare gratuitamente nella Palazzina del Capitano e visitare il Port Center.

Ma torniamo a ieri, alla visita della comunità portuale. «Quando ieri sera hanno salito la scalinata di ingresso della Fortezza Vecchia, recandosi al secondo piano della Palazzina del Capitano, - spiegano da Palazzo Rosciano - molti hanno confessato di essere rimasti sorpresi dall'alto contenuto tecnolo-

gico-museale dedicato allo scalo labronico, alla sua storia e ai suoi mestieri, il secondo ad aprire in Italia, dopo quello di Genova».

La visita, organizzata dalla direzione promozione e studi della Port, ha permesso ad un pezzo della comunità portuale di "provare" i touch screen, le live map e gli oggetti "narranti" presenti nel polo high-tech del complesso mediceo. Tra i presenti, il direttore dell'Agenzia delle Dogane Massimo Ricasoli, il segretario dell'Asamar (agenti marittimi) Paolo Caluri, e rappresentanti della Capitaneria, di Collesalvetti (da poco entrata in Comitato Portuale) e Capraia Isola.

## La comunità portuale in visita al Port Center: nel calendario un'apertura straordinaria per i cittadini

17 dicembre 2015 16:33 Attualità Livorno



Loro, il porto, lo hanno visto migliaia di volte, al punto da conoscerlo come le loro tasche, forse anche meglio, eppure il Port Center li ha comunque incantati. Quando ieri sera hanno salito la scalinata di ingresso della Fortezza Vecchia, recandosi al secondo piano della Palazzina del Capitano, hanno confessato di essere rimasti sorpresi dall'alto contenuto tecnologico del nuovo centro di ufficio-museale dedicato allo scalo labronico, alla sua storia e ai suoi mestieri, il secondo ad aprire in Italia, dopo quello di Genova.

La visita, organizzata dalla Direzione Promozione e Studi della Port Authority, ha infatti permesso ad un pezzo della comunità portuale di "provare" i touch screen, le live map e gli oggetti "narranti" presenti nel polo high-tech del complesso mediceo. Tra i presenti, il direttore

dell'Agenzia delle Dogane di Livorno, Massimo Riccardi; il segretario dell'Associazione degli Agenti Marittimi Raccomandati (Assmar), Paolo Celoni, e rappresentanti della Capitaneria di Porto, di Collesalveti (da poco entrata in Comitato Portuale) e Capraia Isola.

A parlare da domani saranno invece i cittadini ad avere la possibilità di dedicarsi all'avventurosa scoperta del porto della città dei Quattro Mori. Potranno fare, in via eccezionale, il 18, 19 e 20 dicembre, in occasione della festa "Natale e il Natale delle Meraviglie", la terza edizione del "Natale in Fortezza" organizzata da Porto 2000 in collaborazione con

Domena dalle 15 alle 19, e durante i weekend, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19, sia il sabato che la domenica, sarà infatti possibile entrare gratuitamente nella Palazzina del Capitano e visitare il Port Center.

Fonte: [Port Authority](#) Livorno - Ufficio Stampa

Share

f

G+



Altri articoli di U Grosseto

17-12-2015  
Viareggio |  
spettacolo più  
per i biglietti  
Carnivale a prezzi di

17-12-2015  
Livorno | La  
portuale in  
Port Center:  
calendario un'apertura  
straordinaria per i ci

17-12-2015  
Suvereto | Il  
albero, due  
Genna

17-12-2015  
Follonica | Il  
in mare un  
Genna: tra

16-12-2015  
Livorno | GC  
Labronica, i  
risultati del

## **Livorno: La Comunità Portuale in visita al Port Center. E da domani apertura straordinaria per i cittadini**

**(da sx: Gargiulo, Massimo Ricasoli e Paolo Caluri)**

Livorno, 17 dicembre 2015 - Loro, il porto, lo hanno visto migliaia di volte, al punto da conoscerlo come le loro tasche, forse anche meglio, eppure il Port Center li ha comunque incuriositi. Quando ieri sera hanno salito la scalinata di ingresso della Fortezza Vecchia, recandosi al secondo piano della Palazzina del Capitano, hanno confessato di essere rimasti sorpresi dall'alto contenuto tecnologico del nuovo centro didattico-museale dedicato allo scalo labronico, alla sua storia e ai suoi mestieri, il secondo ad aprire in Italia, dopo quello di Genova.

La visita, organizzata dalla Direzione Promozione e Studi della Port Authority, ha infatti permesso ad un pezzo della comunità portuale di "provare" i touch screen, le live map e gli oggetti "narranti" presenti nel polo high-tech del complesso mediceo. Tra i presenti, il direttore dell'Agenzia delle Dogane di Livorno, Massimo Ricasoli; il segretario dell'Associazione degli Agenti Marittimi Raccomandati (Asamar), Paolo Caluri, e rappresentanti della Capitaneria di Porto, di Collesalveti (da poco entrata in Comitato Portuale) e Capraia Isola.

A partire da domani saranno invece i cittadini ad avere la possibilità di dedicarsi all'avventurosa scoperta del porto della città dei Quattro Mori. Potranno farlo, in via eccezionale, il 18, 19 e 20 dicembre, in occasione della festa "Alice e il Natale delle Meraviglie", la terza edizione del "Natale in Fortezza" organizzata da Porto 2000 in collaborazione con l'Autorità Portuale.

Domani dalle 15 alle 19, e durante il weekend, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19, sia il sabato che la domenica, sarà infatti possibile entrare gratuitamente nella Palazzina del Capitano e visitare il Port Center.

Accorrete numerosi!



# Il Tirreno

---

## **ALICE NEL PAESE DELLE MERAVIGLIE IN FORTEZZA**

■ ■ Lepre marzolina, il Cappellaio matto, il Coniglio bianco e lo Siregatto sono alcuni degli strampalati personaggi che animano la vicenda di "Alice

nel paese delle meraviglie". Dal libro, alle fiabe per arrivare alla realtà livornese, da domani a domenica è "Alice ed il Natale delle Meraviglie", terza edizione di "Natale in Fortezza" promossa e da Livorno Porto 2000 col patrocinio del Comune e della Camera di Commercio avendo come partner l'Agenzia Toscana Promozioni. L'avventura di Alice è stata per l'occasione riletta in chiave natalizia dal regista Emanuele Gamba. Nei vari ambienti della Fortezza i vari personaggi della fiaba. Orari: domani ore 15-19,30; sabato 19 e domenica 20 dicembre ore 10-13 e 15-19,30. Lepre marzolina, il Cappellaio matto, il Coniglio bianco e lo Siregatto sono alcuni degli

strampalati personaggi che animano la vicenda di "Alice nel paese delle meraviglie". Dal libro, alle fiabe per arrivare alla realtà livornese, da domani a domenica è "Alice ed il Natale delle Meraviglie", terza edizione di "Natale in Fortezza" promossa e da Livorno Porto 2000 col patrocinio del Comune e della Camera di Commercio avendo come partner l'Agenzia Toscana Promozioni. L'avventura di Alice è stata per l'occasione riletta in chiave natalizia dal regista Emanuele Gamba. Nei vari ambienti della Fortezza i vari personaggi della fiaba. Orari: domani ore 15-19,30; sabato 19 e domenica 20 dicembre ore 10-13 e 15-19,30.

## Al via "Alice e il Natale delle Meraviglie" in Fortezza

*Lo spettacolo, a ingresso gratuito, sarà una rivisitazione in chiave natalizia del celebre classico di Lewis Carroll*

18 dicembre 2015 08:46

di Filippo Ciapini

**D**opo "Natale alla corte del Granduca" e "Peter Pan e il sogno di Natale", in occasione della terza edizione del "Natale in Fortezza", arriva il 18, 19 e 20 dicembre in Fortezza Vecchia **"Alice e il Natale delle Meraviglie"**. Lo spettacolo – organizzato da Porto di Livorno 2000 insieme al Comune di Livorno e alla Camera di Commercio e presentato in conferenza stampa negli uffici della società organizzatrice – sarà una



rivisitazione in chiave natalizia del celebre classico di Lewis Carroll. "E' stato l'anno di Alice – spiega Massimo Provinciali, Presidente di Porto di Livorno 2000 e Segretario dell'Autorità Portuale – dopo il successo ottenuto sia in Italia che all'Estero con Alice in Tuscany (presentato al Roma Vieh Festival e a Miami ndr), abbiamo pensato di unire i personaggi di Alice nel paese delle meraviglie e Babbo Natale". **L'ingresso sarà completamente gratuito. Gli orari: venerdì**

A partire da domani saranno invece i cittadini ad avere la possibilità di dedicarsi all'avventurosa scoperta del porto della città del Quattro Mori. Potranno farlo, in via eccezionale, il 18, 19 e 20 dicembre, in occasione della festa "Alice e il Natale delle Meraviglie", la terza edizione del "Natale in Fortezza" organizzata da Porto 2000 in collaborazione con [redacted]

Domani dalle 15 alle 19, e durante il weekend, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19, sia il sabato che la domenica, sarà infatti possibile entrare gratuitamente nella Palazzina del Capitano e visitare il Port Center.

## Porto: "Un 2016 più sicuro"

venerdì 18 dicembre 2015 07:59

È stata una commissione consultiva pre-natalizia, quella che i vertici [redacted] hanno convocato quest'oggi, in un clima festivo, aperti con gli auguri di buone feste fatti dal commissario Gallanti ai rappresentanti dell'organo consultivo di Palazzo Rosciano, è stato presentato il Piano di Formazione 2016.



**A**d illustrarne i contenuti i responsabili della formazione in Apl, Livio Stefanelli e Sonia Avanzoni, che hanno impostato la programmazione degli interventi sulla base di una serie di incontri avuti in precedenza con gli operatori e le imprese portuali.

Per l'anno venturo, [redacted] intende concentrare le sue energie sulla sicurezza e sulla gestione delle emergenze in ambito portuale e logistico, temi tornati drammaticamente di moda dopo gli ultimi incidenti che hanno coinvolto alcuni lavoratori portuali.



I corsi messi in piedi dall'Apl mirano a implementare le competenze sugli aspetti normativi, procedurali di sicurezza durante le operazioni di imbarco da banchina e di stivaggio a bordo, e a rafforzare le conoscenze e le capacità tecniche dei rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza di Sito Produttivo.

Non solo, verranno anche organizzate iniziative formative finalizzate a fornire gli strumenti e le conoscenze per valutare i rischi

derivanti dalla movimentazione dei carichi nelle attività portuali/logistiche e ad analizzare le problematiche legate alla gestione coordinata delle attività svolte in contemporanea da più soggetti nell'ambito di uno stesso ciclo produttivo.

«Il nostro obiettivo principale – ha detto Gallanti – è quello di migliorare i livelli organizzativi e di sicurezza del lavoro e favorire una maggiore produttività ed efficienza nei servizi offerti. Sul tema della security stiamo facendo e faremo la nostra parte».

Dal 2007 la Port [redacted] ha formato circa 560 persone. Dal 2011 l'APL è anche il capofila di un progetto ambizioso che ha coinvolto otto autorità portuali (Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Napoli, Piombino, Marina di Carrara e La Spezia) e che ha permesso agli enti interessati di strutturare un sistema di formazione condiviso che è attualmente in fase di sperimentazione.

## - segue

18 dicembre 15,30-19,30. Sabato 19 e domenica 20 dicembre 10-13 e 15-19,30.



“Il fatto che sia gratuito non deve assolutamente dare l’idea di un evento di secondo piano”, ha sottolineato Pierluigi Giuntoli, segretario generale della Camera di Commercio.

Lo spettacolo si svolgerà in modo tale da coinvolgere attivamente il pubblico presente, soprattutto i bambini. Gli spettatori che vorranno assistere alla rappresentazione, infatti, dovranno fare un “viaggio” all’interno della Fortezza seguendo un percorso specifico a tappe: ogni “tappa” corrisponderà ad un atto diverso della storia. Per l’occasione, in contemporanea con lo spettacolo, sarà aperto anche il Port Center, visitabile anch’esso gratuitamente venerdì 18 dalle 15 alle 19 e durante il weekend, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19 per far sì che “coloro che non vivono di porto possano conoscere meglio il porto”.

“L’ingresso sarà unico e dalla porta principale mentre, per garantire un maggior sicurezza le uscite saranno due e comunicate in anticipo. Per le persone in coda? Niente paura! Quest’anno ci sarà un piccolo intrattenimento in fila da parte dell’associazione dei clown “Libecciatì”. “Vogliamo bissare il successo dell’anno scorso dove hanno partecipato 5000 persone” conclude Massimo Provinciali.

### Apertura straordinaria del Port Center (18-20 dicembre) – Il 18, 19 e 20

dicembre in occasione della festa “Alice e il Natale delle Meraviglie”, terza edizione del “Natale in Fortezza”, organizzata da Porto 2000 in collaborazione con [redacted] il Port Center di Livorno aprirà in via straordinaria per permettere a grandi e a piccoli di conoscere da vicino il porto, la più importante realtà economica del territorio. Venerdì dalle 15 alle 19, e durante il weekend, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19, sia il sabato che la domenica, sarà infatti possibile entrare gratuitamente nella **Palazzina del Capitano** e visitare, al secondo piano, il moderno e **iper tecnologico** centro didattico dedicato allo scalo labronico, alla sua storia, ai suoi mestieri e ai suoi traffici. Ad attendere i visitatori importanti strumenti tecnologici che renderanno divertente l’avventurosa scoperta del porto: dallo schermo a scorrimento con cui si possono di volta in volta conoscere in dettaglio i vari soggetti operanti all’interno del porto, alla “live map” posta al centro dello spazio espositivo, su cui sarà possibile consultare i dati aggiornati relativi alle singole navi; dai multiproiettori controllabili a distanza agli oggetti “narranti”, ognuno scelto per esemplificare le diverse categorie merceologiche di cui si vuole raccontare provenienza, modalità di stoccaggio, condizioni di trasporto o volumi. Il Port Center, inaugurato lo scorso 3 novembre, è un **concentrato di tecnologia** ed è diretta espressione del progetto Porto Aperto, avviato [redacted] nato otto anni fa per favorire l’integrazione tra i cittadini e la realtà portuale. Assieme al Museo dedicato alle imbarcazioni storiche della città del Quattro Mori, presso l’ex Magazzino Collattame delle Ferrovie, il Port Center rappresenta il completamento di un percorso espositivo che permette oggi a Livorno di comunicare, e di fare in larga parte scoprire, non solo i valori materiali (hard values) del sistema portuale, ossia le strutture, i mezzi, le infrastrutture, ma anche i valori immateriali (soft values), ossia i saperi operativi, le professionalità e le tradizioni tuttora vive delle imprese e dei lavoratori portuali. Buona visita!

# Uiltrasporti: "Seport: finalmente arriva la concessione"



CIVITAVECCHIA - Sta per finire il tempo dell'attesa per la Seport. Ne è convinto il responsabile territoriale della Uiltrasporti Gennaro Gallo che ha annunciato come nella prossima riunione di comitato portuale di domani verrà portata in discussione "e ci auguriamo approvata - ha sottolineato - la delibera di concessione definitiva del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti prodotti in ambito portuale alla Società SePort srl che, unica società che ha partecipato alla fase preliminare di manifestazione di interesse effettuata per legge dalla Autorità Portuale prima di bandire la gara, si è aggiudicata poi la concessione". La società, infatti, come ricordato dal sindacalista, aveva visto scadere la concessione il 31 dicembre dello scorso anno, continuando a svolgere il servizio fino ad oggi in regime di prorogatio con la procedura avviata dall'Autorità Portuale tramite avviso pubblico per l'espletamento della Gara Europea prevista dalla normativa.

"È stato un iter lungo e complesso - ha spiegato Gallo - che ha visto anche i lavoratori molto preoccupati circa il loro futuro occupazionale per la reale possibilità di inserimento di nuove società nello svolgimento del servizio per effetto della procedura di gara. Un anno di attesa e di trepidazione anche per la stessa Seport che non ha potuto, in assenza di certezza di aggiudicazione della concessione, programmare un nuovo piano industriale con i dovuti necessari investimenti, cosa fattibile e praticabile solo e soltanto con la garanzia di una concessione per un periodo medio lungo. E anche noi sindacati abbiamo dovuto rinviare tutte le normali attività rivendicative da parte dei lavoratori per problematiche sul lavoro che vanno dall'inquadramento, agli orari di lavoro, alle turnistiche, alla contrattazione di 2 livello. Tutte questioni che potranno adesso essere riprese e portate ad un tavolo sindacale per la necessaria negoziazione con prospettive di soluzioni adeguate".

Gallo riconosce poi il lavoro svolto da commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti e dal segretario generale Maurizio Ievolella "i quali - ha aggiunto - anche in presenza di enormi difficoltà procedurali, hanno saputo condurre e portare a termine una situazione complessa, difficile, ma che alla fine ha visto premiare una società, la Seport, che ha operato bene nel porto e che impiega e continuerà ad impiegare, tutelando e salvaguardando l'organico ad oggi presente, formato da lavoratori altamente specializzati e professionalizzati e tutti del comprensorio di Civitavecchia".

# Informazioni Marittime

---

## Melfi Marine da gennaio approda a Napoli



Melfi Marine Corporation a partire dall'inizio del prossimo anno non scalerà più con le sue navi il porto di Salerno. Nella comunicazione alla clientela la compagnia cubana informa che il servizio decadale continuerà al porto di Napoli, con l'approdo della portacontainer *Macao Strait* prevista il prossimo 2 gennaio al Terminal Flavio Gioia.

Melfi Marine -si legge ancora nella nota- unitamente al suo agente Gastaldi & c., rivolgono «un ringraziamento doveroso e sincero al Salerno Container Terminal che in questi anni ha garantito un servizio di grande professionalità e qualità all'armatore e alle navi della compagnia».

Melfi Marine effettua un servizio container diretto per Canada, Cuba, Messico.

## **Puglia: sede AP. Delrio rassicura sindaco Bari De Caro su applicazione criterio porti "core"**

Author : com

Date : 17 dicembre 2015



(FERPRESS) - Roma, 17 DIC - Ieri il sindaco Antonio Decaro ha incontrato la stampa, insieme ai consiglieri comunali e metropolitani di maggioranza e opposizione, per raggugliarla sulle ultime novità relative all'individuazione della sede dell'Autorità portuale nella nostra regione.

"Come sapete – avevamo avviato un'azione per convincere il governo a seguire il criterio dei porti core - ha esordito Decaro - e oggi il ministro Delrio, che ho sentito telefonicamente, mi ha autorizzato a confermare quanto aveva già anticipato due settimane in una conferenza stampa a Taranto: il criterio che sarà utilizzato per scegliere le sedi del sistema della Autorità portuali è quello dei porti core, e dunque la Puglia, che ha la particolarità di averne due, e che ha espresso chiaramente dai territori la volontà di mantenere le specificità esistenti, potrà vedere riconosciute le autorità portuali di Bari e Taranto indipendentemente dalle caratteristiche di natura amministrativa del confine regionale.

Sapete anche – ha detto De Caro - che abbiamo motivato la nostra richiesta al ministro con una nota e con una serie di azioni che sono state compiute congiuntamente dalle forze politiche, tanto che sia all'interno del consiglio metropolitano sia all'interno del consiglio comunale tutte le forze, di maggioranza e di minoranza, hanno votato all'unanimità ordini del giorno ad hoc e intrapreso iniziative di natura diversa per arrivare allo stesso risultato, che oggi ci viene riconosciuto informalmente dal ministro Delrio.

La nostra presenza qui – ha affermato il sindaco- è dunque la conferma di un impegno condiviso a mantenere a Bari l'Autorità di sistema portuale per una serie di ragioni, non certo campanilistiche. Siamo considerati da sempre la porta verso la penisola balcanica e il Medio Oriente; il nostro è uno scalo polivalente: abbiamo banchine al servizio dei traghetti ro pax per collegamenti sia con la Grecia e la Croazia sia con destinazioni che sono fuori Schengen, Albania e Montenegro; abbiamo un traffico crocieristico che nel 2014 ha registrato 1 milione 700 mila passeggeri; un traffico merci cresciuto nel 2014 anno di circa il 10 per cento rispetto all'anno precedente, raggiungendo la cifra di 5 milioni di tonnellate annue; il nostro porto è quasi saturo, nel senso che negli anni è stato fatto un lavoro straordinario che ci ha portato non solo a realizzare grandi infrastrutture ma anche ad esercitare una crescente capacità di attrazione di merci e passeggeri; senza dimenticare che un altro elemento a nostro favore è rappresentato dalle linee ro-ro che dal 2015 collegano Bari ai porti di Venezia, Ravenna e Patrasco con frequenza trisettimanale. Bari è uno dei porti core della rete europea TEN T, e lo è già da prima che lo diventasse il porto di Taranto. Rispetto alla città di Taranto abbiamo esigenze diverse, traffici diversi e mari diversi: per questo i nostri porti non sono in concorrenza, e ben venga il protocollo che è stato sottoscritto qualche giorno fa, proprio a Taranto, per una maggiore collaborazione tra i porti pugliesi. Noi siamo pronti a collaborare. Spero anzi che quel protocollo possa essere esteso ad altre realtà meridionali.

In quest'ottica chiederò al sindaco di Brindisi un incontro per condividere con convinzione un percorso di sviluppo nell'ambito del nuovo quadro strategico della portualità e della logistica.

Una specificità del porto di Bari rispetto ad altri – ha sottolineato De Caro - è proprio l'essere scalo polivalente, insieme al fatto di essere gestito in autonomia dall'Autorità portuale. Non è possibile pensare di gestire l'operatività di un porto di queste dimensioni e con questa complessità avendo la sede

## - segue

---

dell'Autorità di sistema portuale in un'altra città. La presenza, qui al mio fianco, di tanti consiglieri comunali e metropolitani di maggioranza e opposizione, è la testimonianza concreta di una volontà unitaria, condivisa anche dagli operatori portuali, di mantenere la specificità del nostro porto".

Gioia Tauro

## Formazione l' Authority finanzia altri 5 stage al Comune

L' **Autorità portuale** ha **autorizzato** il finanziamento di ulteriori cinque stage formativi che si svolgeranno presso il Comune. L' iniziativa trova origine nell' intesa sottoscritta nel 2010 tra l' Authority e l' Amministrazione comunale, relativa all' adozione del Piano regolatore **portuale**, e in cui sono state previste una serie di opere compensative a carico dell' Ap e a favore del Comune.

Tra le iniziative considerate era stato, altresì, previsto il finanziamento di una serie di esperienze formative che avrebbero coinvolto i giovani residenti a Gioia Tauro nei locali del Municipio, in un arco di tempo compreso nel quinquennio 2011/15. Allo scadere dell' ultimo periodo formativo, che si svolse durante il 2015 e che ha visto partecipare cinque giovani, residenti a Gioia Tauro, impegnati in un' attività retribuita di stage formativo, l' **Autorità portuale** ha deciso di **autorizzare** la proroga di ulteriori cinque stage, in aggiunta a quelli già previsti dall' originaria Intesa, anche questi finanziati dal medesimo Ente.

Nell' offrire questa nuova **autorizzazione**, l' obiettivo dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro è «dare l' opportunità ai giovani residenti nel territorio del Comune di Gioia Tauro di vivere un periodo formativo, retribuito, allo scopo di dare occasioni di crescita concreta». 3(r.r.)

)

Severino per i record di lavoro 2014

Tirrenica

I figli della famiglia di Rosarno di maggio sono andati a a un festa di benvenuto a Rosarno e a Rosarno

### Rosarno, beni confiscati a un imprenditore

Di seguito: «È un personaggio che opera per conto della cosca di Indragliero Pisciotta»

Il proprietario di un'azienda di Rosarno, che ha fatto il nome di Indragliero Pisciotta, è stato arrestato con un carico di beni confiscati. Il proprietario è stato arrestato con un carico di beni confiscati. Il proprietario è stato arrestato con un carico di beni confiscati.



Stato fatto  
Pisciotta  
Rosarno  
altri 5 stage  
al Comune

Le accuse della collaboratrice Giusepe Pece...  
L'azienda di Rosarno, che ha fatto il nome di Indragliero Pisciotta, è stato arrestato con un carico di beni confiscati. Il proprietario è stato arrestato con un carico di beni confiscati.

Nell'ambito del progetto di solidarietà sociale di Pro-Pescara

### Anche a Polistena e Rosarno aperta la Porta della Misericordia

Il progetto di solidarietà sociale di Pro-Pescara si è esteso anche a Polistena e Rosarno. In questi comuni sono state aperte le porte della Misericordia, un progetto di solidarietà sociale che mira a aiutare i bisognosi.



## Porti: Gioia T.; autorità autorizza fondi 5 stage formativi

Iniziativa relativa all'adozione del piano regolatore portuale

17 dicembre, 11:33

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 17 DIC - L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha autorizzato il finanziamento di ulteriori cinque stage formativi che si svolgeranno presso il Comune di Gioia Tauro. L'iniziativa trova origine nell'Intesa sottoscritta, nel 2010, tra l'Autorità portuale e l'Amministrazione comunale, relativa all'adozione del Piano regolatore portuale, nella quale sono state previste una serie di opere compensative a carico dell'Ente e a favore del Comune di Gioia Tauro.

Tra le iniziative considerate, era stato, altresì, previsto il finanziamento di una serie di esperienze formative, che avrebbero coinvolto i giovani residenti nel Comune di Gioia Tauro nei locali del Municipio e in un arco di tempo compreso nel quinquennio 2011/2015. Ora, allo scadere dell'ultimo periodo formativo, che si è svolto nell'anno 2015 e che ha visto partecipare cinque giovani, residenti a Gioia Tauro, impegnati in un'attività retribuita di stage formativo, l'Autorità portuale ha deciso di autorizzare la proroga di ulteriori cinque stage, in aggiunta a quelli già previsti dall'originaria Intesa, che saranno, anche questi, finanziati dall'Ente.

Nell'offrire questa nuova autorizzazione, l'obiettivo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro è quello di dare l'opportunità ai giovani residenti nel territorio del Comune di Gioia Tauro di vivere un periodo formativo, che sarà retribuito, allo scopo di dare occasioni di crescita concreta. (ANSA).

IL DIBATTITO CONVEGNO DI FEDERAGENTI FA IL PUNTO SUI TRAFFICI PORTUALI NEL MEDITERRANEO. GLI ESPERTI A CONFRONTO

## «Navi giganti verso l'estinzione: il futuro è con fondali tra 16 e 18 metri»

**UN DIBATTITO** accurato e documentatissimo, con un obiettivo che interessa molto anche piattaforma Europa: fino a quanto cresceranno le gigantesche porta-container delle prossime generazioni? e Quanti porti nel Mediterraneo saranno in grado di ospitarle, ammesso che siamo interessati al "Mare Nostrum" e ai suoi scali? Organizzato da Federagenti nella sede di Confcommercio, il convegno "i confini dei giganti" ha fatto il punto su una realtà da tutti condividere: pochi porti italiani saranno in grado di ospitare navi fino a un massimo di 16 mila teu di portata e non solo per questione di fondali (sono richiesti per l'ultima generazione dei giganti

fondali di almeno 18 metri) ma anche e specialmente per strutture logistiche di terra e per la mancanza di mercati che possano assorbire 20 mila teu alla volta. Senza considerare, ha riferito in una lucida analisi il professor Sergio Bologna (supportato dalla relazione di Michele Acciaro dell'università di Amburgo) che sul futuro delle mega-navi in costruzione da 22 mila teu (e forse oltre) si affacciano problemi enormi relativi ai costi assicurativi, ai rischi ambientali in caso di sinistri (e anche di recente si sono spezzate ed hanno creato crisi epocali navi da "soli" 15 mila teu) e ai dubbi sulle reali economie di scala in quanto la crisi mondiale rende difficile il loro riempimento. Proiettando queste

prospettive della piattaforma Europa di Livorno, tecnici, studiosi ed assicuratori hanno concordato nel convegno di Roma che le mega-navi da 18 mila teu in su non avranno vita facile nel Mediterraneo: e che anzi le compagnie armatrici che si sono sbilanciate negli ordini delle più grandi (sono attualmente in costruzione 25 navi da 20 mila a 22 mila teu) rischiano davvero forte di non poterle utilizzare che su poche e nemmeno troppo remunerative rotte. Morale, esisterebbe un ripensamento nelle flotte più responsabili, per fermare la crescita delle navi destinate al Mediterraneo che rimane uno dei teatri più importanti della logistica navale: a limiti intorno a

12-15 mila teu: con tecniche costruttive che stanno riducendo i pescaggi a non più di 15/16 metri e la lunghezza intorno a 320/340 metri, allargandone invece il baglio massimo e aumentando le file in coperta grazie alla maggiore stabilità trasversale. In questa ottica, le previsioni sui fondali del progetto di massima per la piattaforma europea - ferme a 16 metri di pescaggio, eventualmente aumentabili a 18 metri negli anni successivi - sembrano più che adeguate alle prossime generazioni: tenendo presente che i giganti da 22 mila teu ed oltre non arriveranno mai sul Tirreno o comunque sembrano destinati a un'estinzione veloce come i dinosauri. Ammesso che i grandi studi dei grandi esperti sappiano davvero leggere nella sfera di cristallo.

A.F.



**COLOSSI GALLEGGIANTI**  
Una nave porta container in porto

### PIATTAFORMA EUROPA

Il progetto livornese è già di partenza in linea con questo trend

## Marittima. Federagenti in allarme Porti inaccessibili per le maxi-navi porta container

Raoul de Forcade  
ROMA

■ I porti italiani, quei pochi che hanno i fondali abbastanza profondi per le grandi navi, potranno ospitare unità portacontainer con capacità sino a un massimo di 15-16mila teu (container da 20 piedi). Mentre non saranno in grado di accogliere quelle di ultima generazione, da 18-19mila teu e quelle previste in futuro, da 20-22mila. È quanto emerso nel corso del meeting nazionale di Federagenti (Associazione degli agenti marittimi), ieri a Roma.

L'allarme è doppio: uno di livello nazionale, l'altro sul piano mondiale. Il primo è stato lanciato dal presidente di Federagenti, Michele Pappalardo, il quale ha sottolineato la fragilità complessiva, per quanto riguarda il versante marittimo, del sistema Italia. «Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore - ha affermato - sono fermi al palo e il Paese subisce decisioni sulle quali non può incidere, perché non ci sono un piano logistico o scelte precise su quali porti avranno un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container».

Il tutto, e si arriva al secondo allarme, in un quadro di riferimento di mercato mondiale, dove gli ordini di navi giganti sono sempre più frequenti da parte delle grandi compagnie e gli operatori rischiano di essere vittima di una grande bolla speculativa, determinata dal massiccio ingresso della finanza nello shipping. Sergio Bologna, esperto di logistica, ha spiegato che l'Italia potrà ospitare solo navi da 15-16mila teu non tanto per problemi di infrastrutture quanto per due motivi economici. Il primo è che «non esiste, se non si realizza una effettiva concentrazione in pochi poli portuali, il mercato in grado di garantire il carico sufficiente ad alimentare» i giganti del mare. L'altro motivo è che le strategie

già decise dalle grandi compagnie che stanno investendo in meganavi «non prevedono scalo in Mediterraneo se non occasionalmente a Malta, in carenza di strategie politiche italiane coerenti». Si privilegia il Nord Europa. Per Bologna «la finanza dello shipping somiglia all'immobiliare; si è creata una bolla, che ha causato il fallimento di centinaia di fondi e messo in gravi difficoltà istituti come Hsh Nordbank, Royal Bank of Scotland, Commerzbank. A questo si aggiungano i

### LA LOGISTICA

In Italia mancano i poli in grado di garantire carichi per i nuovi bastimenti mentre s'infittisce la concorrenza del Far East

sussidi pubblici forniti alla cantieristica del Far East. La corsa al gigantismo navale non si arresta: le vecchie istituzioni creditizie, in crisi, sono state rimpiazzate dal private equity, da banche pubbliche cinesi, dalla finanza islamica o da fondi sovrani di Paesi che hanno interesse a finanziare la loro cantieristica».

Oggi sta emergendo la «resistenza al gigantismo navale da parte di componenti essenziali della supply chain: caricatori e operatori logistici». Inoltre, secondo Michele Acciaro della Kuhne logistics university di Amburgo, «l'ingresso in servizio di queste mega-ships aumenta l'overcapacity, imponendo una riduzione dei noll. È una sorta di dilemma del prigioniero: perseguire l'interesse individuale comporta uno svantaggio collettivo e le scelte dettate dalle logiche del profitto (o dalla sopravvivenza) di alcuni si rivelano funeste» per quasi tutti.

di GIUSEPPE DI NUNZIATA

Gioia Tauro potrebbe già oggi accogliere portacontainer di ultima generazione

# Porti al lavoro per le grandi navi

*Voltri e a Vado Ligure saranno pronti per le unità giganti a partire dal 2018. Ma Federagenti ritiene che la portualità italiana sarà in grado di ospitare solo navi fino a un massimo di 15.000 Teu*

L'offerta portuale italiana è pronta per la partita del gigantismo navale? Gli scali sono in grado di accogliere le navi che trasportano a bordo fino a 19.000 Teu (unità di misura del container)? A queste domande ha cercato di dare risposta un convegno di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti marittimi secondo cui la portualità italiana sarà in grado di ospitare solo navi fino a un massimo di 15.000 Teu, forse in casi eccezionali 16.000 Teu.

Federagenti sostiene che le portacontainer di ultima generazione non arriveranno in Italia per due motivi economici di base: il primo è che, se non si realizza un'effettiva concentrazione in pochi poli portuali, non esiste in Italia un mercato sufficiente a garantire abbastanza carico per alimentare questi giganti; il secondo è che le strategie decise dai global carrier non prevedono scalo in Mediterraneo, in carenza di strategie politiche italiane coerenti. Intanto le navi di ultimissima generazione da 18.000 Teu vanno nei porti del Nord Europa.

Michele Pappalardo, presidente Federagenti, sottolinea che «tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore sono fermi al palo e il Paese si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può neppure contare sulla definizione di un piano logistico o su scelte precise su quali porti (e su quali sistemi infrastrutturali coerenti) potranno ambire a un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container».

Lontano dalle sale convegni, però, il mercato ha già avviato il suo processo di selezione naturale e alcuni porti italiani saranno presto in grado di accogliere e lavorare anche navi di ultima generazione. Daniele Testi, marketing manager di Contship Italia, a MF Shipping&Logistica rivela: «Gioia Tauro e La Spezia lo scorso febbraio sono stati i primi porti in Italia a operare una nave da 16.600 Teu; dal 2011 il La Spezia Container Terminal opera navi da 14.000 e oggi i volumi movimentati su navi lunghe 300 metri superano l'80%. Questo terminal può accogliere contemporaneamente due unità da 14.000 Teu ogni settimana e può operare, seppur con un numero di gru limitate, anche quelle da 16.000. Navi, quest'ultime, che per ora non sono utilizzate sui trade Asia-Mediterraneo per precisa scelta delle

**Porti al lavoro per le grandi navi**

*Voltri e a Vado Ligure saranno pronti per le unità giganti a partire dal 2018. Ma Federagenti ritiene che la portualità italiana sarà in grado di ospitare solo navi fino a un massimo di 15.000 Teu*

**Passano tempo 80 mila in congestione**

Il porto di Gioia Tauro è uno dei più grandi porti del Mediterraneo. È in grado di ospitare navi fino a 19.000 Teu. Ma Federagenti ritiene che la portualità italiana sarà in grado di ospitare solo navi fino a un massimo di 15.000 Teu, forse in casi eccezionali 16.000 Teu.

**Porti al lavoro per le grandi navi**

*Voltri e a Vado Ligure saranno pronti per le unità giganti a partire dal 2018. Ma Federagenti ritiene che la portualità italiana sarà in grado di ospitare solo navi fino a un massimo di 15.000 Teu*

**Passano tempo 80 mila in congestione**

Il porto di Gioia Tauro è uno dei più grandi porti del Mediterraneo. È in grado di ospitare navi fino a 19.000 Teu. Ma Federagenti ritiene che la portualità italiana sarà in grado di ospitare solo navi fino a un massimo di 15.000 Teu, forse in casi eccezionali 16.000 Teu.

## - segue

---

compagnie».

Testi aggiunge poi che «a Gioia Tauro il Medcenter Container Terminal può già operare portacontainer da 18.000 Teu, anche se non sono ancora impiegate sulle rotte verso il Mediterraneo.

Questo terminal di transhipment ha già dimostrato la propria capacità di operare su tre navi da 14.000 Teu in contemporanea grazie a un parco di 22 gru, di cui 9 da 23 file e un banchina lineare da oltre 3,4 km con profondità fino a 18 metri. È importante sottolineare che la vera partita sulla grandi navi sarà giocata sulla capacità dei porti di gestire questi picchi di volumi verso le destinazioni finali interne. In Contship da sempre sappiamo che la risposta è una maggiore quota di uso del treno attraverso piattaforme intermodali ben infrastrutturate ed efficienti». Non va poi dimenticato che il Voltri Terminal Europa di Genova ha ordinato otto gru di banchina (80 milioni di euro d'investimento) che saranno consegnate a partire dal prossimo anno facendo sì che il terminal «potrà lavorare senza problemi le navi di ultima generazione da 16.000 e 18.000 Teu», ha spiegato l' a.d. Gilberto Danesi. Dal 2018 anche a Vado Ligure potranno arrivare queste navi di ultima generazione non appena sarà operativa la nuova Piattaforma Maersk che, come detto dall' a.d. di Apm Terminals Italia, Carlo Merli, «lavorerà tre servizi di linea oceanici operati con navi di portata superiore a 14.000 Teu». Anche APM Terminals ha già avviato un investimento da 150 milioni di euro per 4 gru di banchina e 14 da piazzale che consentiranno di gestire le grandi navi da 18.000 Teu. Come per Gioia Tauro e La Spezia, anche Vado Ligure punta tutto sulla ferrovia: «L' obiettivo dichiarato è quello di far arrivare e partire via treno il 40% dei container movimentati al terminal», ha aggiunto Merli. In Adriatico è Trieste l' unico scalo italiano in grado di ricevere le grandi portacontainer. In settimana la port authority giuliana ha firmato il prolungamento della concessione per 60 anni al Trieste Marine Terminal per la gestione del locale terminal container che già oggi accoglie navi fino a 10.000 Teu di capacità. Il terminalista si impegna a investire fino a 188 milioni di euro effettuando lavori di allungamento del Molo VII in due fasi, ciascuna finalizzata ad allungare di 100 metri la banchina d' accosto. Al termine dei lavori sarà raggiunta una lunghezza complessiva d' accosto di 970 metri e, grazie all' allungamento del molo, sarà possibile formare treni completi lunghi 750 metri.

Fabrizio Zerbini, presidente di TMT, spiega che «il completamento della prima fase dei lavori ci consentirà di accogliere contemporaneamente due navi portacontainer da 14.000 Teu mentre, dopo la seconda fase e con l' acquisto di nuove gru, potremo lavorare anche le 18.000».

(riproduzione riservata)