



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti**
(La Sicilia, Free Services Magazine)

Dai Porti:

Trieste:

“...Nasce la nuova agenzia del lavoro in porto...”

(Il Secolo XIX, Il Piccolo, The Medi Telegraph)

“...Concessione di trent'anni alla Ferriera...”

(Il Piccolo, The Medi Telegraph)

Genova:

“...Calata Bettolo cambia il progetto...”

(La Repubblica Genova)

“...La Culmv dialoghi con Ministero...” (Il Secolo XIX)

“...Sciopero dei lavoratori del cantiere di Calata Bettolo...”

(The Medi Telegraph)

“...A Giorgia Riola lo Student Naval Architect Award...”

(The Medi Telegraph, L'Informatore Navale)

“...Ok al modello Genova...” (The Medi Telegraph)

“...L'antico posto di vedetta restituito alla città...”

(Il Secolo XIX)

La Spezia:

“...La Spezia container terminal...” (Free Services Magazine)

Livorno:

“...Livorno gestirà le porte vinciane ma fra 180 giorni...”

(La Nazione Livorno, Il Tirreno)

Civitavecchia:

“...Porto: arriva la prima auto elettrica...” (Civonline)

INDICE



Taranto:

“...A Taranto, l’Italia ha abdicato...” (Euro merci)

Cagliari:

“...Nave di lusso della Viking Cruises...” (Ansa)

Messina:

“...No a centri commerciali, si a un attracco...”

(Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti stranieri

Focus:

- **Porti e Logistica (Euro merci)**

CONFININDUSTRIA CATANIA SULLA RIFORMA DEI PORTI

«Categorie produttive escluse da scelte alla guida i competenti, non i "targati"»

Confindustria Catania giudica con preoccupazione il decreto di riorganizzazione dei porti italiani, già approvato in via preliminare dal governo, che ridisegna la mappa delle autorità portuali del territorio, prevedendo al contempo l'istituzione di nuovi organismi di gestione degli enti.

«Non vogliamo entrare nel merito della decisione di far confluire l'Autorità portuale di Catania in quella di Augusta, che diventa quindi Autorità di riferimento per tutta la Sicilia orientale - spiega il vicepresidente vicario di Confindustria Catania con delega al Porto, Antonello Biriaco -, quanto puntare l'attenzione sul fatto che la governance dei nuovi enti, di esclusiva promozione pubblica, escluda le categorie produttive da ogni decisione strategica. Lo Stato, invece, sembra voler entrare a gamba tesa nelle definizioni delle politiche per la portualità e la logistica che riguardano ogni singolo territorio».

A preoccupare gli imprenditori - come emerso nei giorni scorsi durante una riunione del gruppo di lavoro "Porti" in Confindustria - è l'ingerenza politica che potrebbe pesare sui nuovi organismi.

«Siamo perplessi - prosegue Biriaco - rispetto al fatto che i presidenti delle nuove Autorità, che avranno poteri ampiissimi, così come i componenti del Comitato di gestione ristretto, saranno soggetti di esclusiva designazione pubblica con nessuna garanzia che in questi luoghi chiave siedano manager competenti e non politici.

Per contro, imprenditori e forze produttive, cioè coloro che materialmente opereranno e investiranno nelle attività portuali - avranno funzione meramente consultiva nell'ambito del cosiddetto "Tavolo di partenariato della risorsa mare", con compiti quindi del tutto formali».

«Da sempre - rileva Biriaco - sosteniamo la necessità di mettere in campo politiche di sviluppo delle infrastrutture che, guardando all'integrazione territoriale, possano superare la logica dei confini provinciali per migliorare la competitività di tutto il tessuto economico». «Non si può che essere favorevoli, quindi - conclude Biriaco - ad azioni di razionalizzazione e semplificazione che mettano a sistema peculiarità e vocazioni dei diversi sistemi portuali. È evidente in questo senso che i porti di Catania e Augusta non debbano essere antagonisti, ma complementari. Escludere, però, da questo percorso la voce e il contributo degli imprenditori e delle categorie produttive è una scelta poco lungimirante e contraria agli interessi del territorio».

«L' importanza del nostro porto»

Il presidente Crocetta ha ribadito la propria ferma contrarietà all' accorpamento dei porti Augusta e Catania e ha annunciato una forte opposizione durante la riunione a Roma dell' 11 febbraio scorso con il ministro Del Rio, presenti altri presidenti di Regione. Purtroppo, la contemporaneità del suo viaggio a Bruxelles gli ha impedito di prendere parte all' incontro e avrebbe delegato, almeno sembra, un assessore della sua Giunta.

Tuttavia, alcuni notiziari nazionali riportano di quella riunione solo il contenuto delle insoddisfazioni espresse dai governatori Vincenzo De Luca e Giovanni Toti, rispettivamente delle Regioni Campania e Liguria, e la loro richiesta al ministro Del Rio di modificare le previsioni dell' attuale ipotesi legislativa. Durante la riunione è stata decisa l' apertura di un tavolo tecnico che approfondirà le varie problematiche presentate dai rappresentanti delle Regioni. Non sappiamo nulla della presenza dei delegati siciliani.

A questo punto, c' è da chiedersi se la gravità del problema dell' accorpamento Augusta - Catania è stata veramente recepita, ovvero se alla base c' è un accordo predefinito, ovverossia, come accade con le Regioni più deboli, l' esistenza di compromessi estranei all' argomento e all' opinione pubblica.

Gli operatori e gli utenti dello scalo etneo non pretendono che la classe politica possa comprendere interamente l' importanza dell' economia portuale per la nostra provincia e per le altre province vicinore direttamente collegate alla logistica portuale del nostro porto, in quanto sarebbero necessari anni di presenza attiva nei porti nazionali e internazionali per recepire la minima sensazione dei benefici diretti e indiretti delle attività portuali. Tuttavia, nella convinzione unanime che il porto di Catania è leader indiscusso del traffico commerciale in Sicilia, con un trend di crescita costante negli ultimi 5 anni, sede della Direzione Marittima della Sicilia Orientale, logisticamente integrato all' interporto Est Sicilia e al Maas - Mercati Agro Alimentari Sicilia, 4° scalo aeroportuale nazionale per traffico passeggeri, gli operatori e utenti portuali auspicano la modifica dell' attuale progetto di riforma della legislazione sui porti e il mantenimento dell' autonomia della funzionalità dello scalo etneo.

GLI OPERATORI DEL PORTO DI CATANIA.



POZZALLO, L' IMPEGNO DEI DEPUTATI RAGUSA E DIPASQUALE

«Governance regionale unica soluzione»

POZZALLO. Decreto di riorganizzazione delle Autorità portuali. Due quelle istituite per la Sicilia: Palermo (capofila), Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle da una parte, Augusta (capofila) e Catania dall'altra. Ma il giorno dopo l'emanazione del decreto il governatore Crocetta dichiara di non essere d'accordo. Messina con l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto? Ma quando mai!

Augusta hub -core e Catania in subordine? Pazzesco. Faremo ricorso. Salvo poi, analizzando bene finalità e contenuti del decreto, fare marcia indietro. Nel recente incontro avuto con il ministro Delrio, Crocetta e l'assessore regionale alle Infrastrutture Pistorio incassano un no secco. "Non posso cambiare lo schema degli accorpamenti - dice il ministro - altrimenti salta tutto il decreto sui porti. Non sono io che ho dichiarato "core" i porti di Gioia Tauro e Augusta, ma l'Unione euro pea con l'accordo siglato nel 2013".

Le cose, a quanto pare, ad un certo punto vanno come devono andare. In politica. In una organizzazione sindacale. Nella vita. L'idea del Grande Porto sullo Ionio con Catania (capofila), Augusta, Siracusa, Pozzallo e Gela, saltata fuori nel corso del convegno della Cgil organizzato a Pozzallo lo scorso 12 febbraio, finisce ben presto nell'archivio delle irrealizzabili proposte fantasy. Unico percorso razionale da seguire per il porto di Pozzallo rimane, dunque, quello della "governance regionale", illustrato nella proposta di legge già depositata all'Ars, a firma dei deputati regionali Orazio Ragusa (Ragusa) Girolamo Turano (Trapani), Margherita Ruvolo La Rocca (Agrigento), Giuseppe Sorbello (Siracusa) Marco Forzese (Calania), Gaetano Cani (Agrigento).

"Mi auguro - dice l'on. Orazio Ragusa - di riuscire, assieme agli amici proponenti, con la fattiva collaborazione dei colleghi ibleei, ad accelerare per quanto possibile tutti i passaggi necessari per arrivare in tempi brevi all'approvazione della legge per l'istituzione dell'Autorità Portuale Regionale (Aspor). Con riferimento particolare al porto di Pozzallo, l'approvazione della legge consentirà finalmente di normalizzare la gestione dell'importante infrastruttura che, oltre ad essere punto di riferimento costante per l'approdo di migliaia di migranti, nel contesto di un articolato sistema intermodale dei trasporti, con l'aeroporto di Comiso e l'autoporto di Vittoria rappresenta un prezioso strumento di crescita e sviluppo commerciale e turistico per l'intera provincia".

"Nel confermare tutto il mio impegno per portare a soluzione la gestione del porto di Pozzallo - dice l'on. Nello Di Pasquale - ho il piacere di annunciare che oggi stesso (ieri per chi legge) il nostro gruppo

parlamentare sottoscriverà la proposta di legge per una "governance regionale" dei porti non compresi nel decreto nazionale, fra cui, naturalmente, lo scalo marittimo ibleo".

MICHELE GIARDINA

POLITICA

Porti, approvata la riforma

Il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal ministro Marianna Madia. Il provvedimento - si legge in una nota - si inserisce nelle politiche e nelle azioni per il rilancio della portualità e della logistica intrapreso dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio. Insieme ad altre azioni in corso, il decreto punta sulla competitività dei nostri porti e sostiene il ruolo dell'Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari TEN-T, come hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea. La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del ministero sono i principi centrali del decreto. I porti italiani vengono riorganizzati in 15 autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nella realtà maggiori, ovvero nei porti definiti 'core' dalla comunità europea.



Massima efficienza di refrigerazione

KRONE

Cool Liner DUPLEX™

REAL TRAILER

Importatore per l'Italia:
REALTRAILER SRL, VIA DONELLA 2, 46029 SUZZARA MN

Nel mio mondo
conta l'efficienza.
E il mio
Cool Liner Krone.

I semirimorchi frigoriferi KRONE delle elevate prestazioni sono rappresentati dal Cool Liner Duplex Steel con pannelli continuo in acciaio. Robusti, pratici, efficienti i KRONE Cool Liner sono appositamente studiati per il duro impiego nel trasporto di merci a temperatura controllata. Telaio, struttura ed equipaggiamento sono stabili e ben progettati. Dalla condutture d'aria che passa attraverso un fondo scocca impermeabile ai liquidi fino alle chiusure posteriori in acciaio inossidabile, anche il minimo dettaglio è fatto per soddisfare le più elevate esigenze.

www.krone-trailer.com

 KRONE

INTERMODALE MARITTIMO

Si chiude con una posizione di leader di mercato in Italia, avendo movimentato 6,3 milioni di TEU il 2015 di Contship Italia Group, società attiva nel settore dei terminal container marittimi e nel trasporto intermodale: un risultato sostanzialmente stabile rispetto ai 6,6 milioni movimentati nel 2014. Le performance, anno su anno, di La Spezia, Ravenna e Salerno (per un totale di 1,7 milioni di TEU movimentati) sono - spiega la società - parzialmente bilanciate dai risultati di Gioia Tauro, Cagliari e Tangeri (4,5 milioni di TEU in totale) "che riflettono le scelte di riorganizzazione dei network da parte delle shipping lines tra gli hub del Mediterraneo". In totale, comunque, quattro dei cinque terminal italiani del Gruppo hanno registrato un aumento dei volumi. I risultati generali dai servizi di trasporto Intermodale e Logistica fanno registrare un aumento dei treni operati a Melzo da Rail Hub Milano e una crescita dei volumi trasportati da Hannibal. Commentando i risultati Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia, sottolinea come "per i clienti del Gruppo Contship, le compagnie di navigazione globali, continuano le sfide legate allo sviluppo sostenibile dei traffici, al volume di altari, allo sbilanciamento tra capacità offerta e domanda di trasporto e ai relativi effetti sull'ambiente". "Permane - aggiunge - l'incertezza sui mercati internazionali che manifestano dubbi rispetto all'andamento dell'economia a livello globale. In questo contesto, la leadership di settore continua ad essere legata al contenimento dei costi e alla capacità di generare efficienze attraverso economie di scala".



**CONTSHIP CHIUDE
2015 STABILE, RESTA
LEADER IN ITALIA**

AUFINE

VEICOLI INDUSTRIALI



AF667 | AF717

TRAILOR



AF39 | AF327

CAVA CANTIERI



AF88 | AF18



MICHELIN

BRIDGESTONE

PIRELLI

GOODFELLOW

Sava

Via Nazionale delle Puglie, 68
80030 San Vitoiano (Na)
Tel 081 5115011 | 081 5198968
e-mail: spieziapneumatici@libero.it
www.spieziapneumatici.it


**SPIEZIA
PNEUMATICI**

Il Secolo XIX

Trieste, nasce la nuova agenzia del lavoro in porto

TRIESTE. L' Authority di Trieste ha dato il via libera alla costituzione dell' Agenzia per il lavoro portuale temporaneo. Per i primi 12 mesi, la maggioranza assoluta sarà detenuta dalla stessa Autorità portuale. Successivamente lo schema prevede che la partecipazione finanziaria dell' Authority venga ritirata e il capitale sociale ripartito in parti uguali tra i soci. I privati interessati a partecipare sono 16. «Così ci avviciniamo al modello Nord europeo» ha spiegato il segretario generale Sommariva.

Nell'Agenzia del lavoro entrano 16 aziende

Sottoscriveranno il capitale sociale del pool per i picchi di manodopera che avrà 111 dipendenti

Via libera dal Comitato portuale ieri anche all'Agenzia del lavoro, nuova società sovraffice di manodopera che interverrà in caso di picchi di lavoro all'interno di tutto il perimetro del porto. È stato infatti reso noto al termine della seduta che ben sedici tra aziende terminaliste e quelle che svolgono attività portuali hanno aderito al bando emesso dalla stessa.

per dar vita all'Agenzia e costituire il capitale sociale. È presumibile dunque che tutte e sedici in qualsiasi fase di emergenza declino di avvalersi delle prestazioni dell'Agenzia che è stato stabili-

to che sarà composta da 111 lavoratori con un capitale sociale di 150 mila euro. In questa prima fase sperimentale, che avrà la durata di dodici mesi, il 51% dell'Agenzia resterà comunque in mano

che successivamente ridistribuirà le proprie quote.

• Recentemente - ha puntualizzato ieri il commissario

Zeno D'Agostino - è giunto l'ok ministeriale per la costituzione dell'Agenzia in base al comma 5 dell'articolo 17 della legge 84 del 1994. Abbiamo fatto un censimento di quelli che all'interno dello scalo sono gli articolati 16 (aziende che svolgono ope-

razioni portuali e servizi portuali, ndr.), ne abbiamo riordinato l'attività e ora con l'Agenzia intendiamo disciplinare quella che è la fornitura di lavoro temporaneo in porto con una modalità totalmente moderna e innovativa che non fa riferimento a forme esistenti (il riferimento sembra essere alle vecchie Compagnie portuali, ndr.). Il fatto è che soprattutto nel settore dei container è in atto il gigantismo navale e un porto come Trieste che ha la possibilità di far ormeggiare le navi più grandi che esistano non solo in circolazione sui mari, ma addirittura quelle che so-

no ancora nei cantieri non può prescindere dal fatto che si verifichino picchi di lavoro. In questo senso - ha concluso D'Agostino - la costituzione dell'Agenzia è in linea con le modalità di sviluppo della gestione del lavoro nei porti del Nord Europa.

Va rilevato che nell'Agenzia del lavoro confluiscono i lavoratori della Minerva che alcuni anni fa aveva preso in affitto il contratto della Compagnia portuale di Trieste e anche quasi tutti i lavoratori dell'impresa Deltaurum che a propria volta li aveva rilevati dal fallimento di quella che era la più grossa tra le cooperative che operavano in porto, la Primavera. (s.m.)



Il Comitato portuale. A sinistra il commissario D'Agostino (Foto Silvano)



Trieste, nasce la nuova agenzia per lavoro temporaneo

Trieste - «Così ci avviciniamo al modello Nord europeo» ha spiegato il segretario generale Sommariva.

Trieste - L'Authority di Trieste ha dato il via libera alla costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo. **P er i primi 12 mesi, la maggioranza assoluta sarà detenuta dalla stessa Autorità portuale. Successivamente lo schema prevede che la partecipazione finanziaria dell'Authority venga ritirata e il capitale sociale ripartito in parti uguali tra i soci. I privati interessati a partecipare sono 16.** «Così ci avviciniamo al modello Nord europeo» ha spiegato il segretario generale Sommariva.

«Il tema del gigantismo navale - ha continuato Sommariva - sta dando luogo ad esigenze di riorganizzazione del lavoro che necessitano di un organico più ampio per il soggetto deputato alla fornitura di lavoro temporaneo, secondo le modalità definite dall' art. 17 della legge 84/94 . Uno scalo come il nostro non può prescindere dal fatto che esista una grande variabilità nella richiesta di manodopera professionalizzata. La costituzione dell'Agenzia è in linea con le modalità di sviluppo della gestione del lavoro nei porti del Nord Europa».

Concessione di trent'anni alla Ferriera

Approvata all'unanimità dal Comitato portuale. D'Agostino: «L'industria valorizza lo scalo ma deve rispettare l'ambiente»

di Silvio Maranzana

Siderurgica Triestina ha ottenuto in concessione per trent'anni la banchina di Servola. Il voto favorevole del Comitato portuale è stato espresso ieri mattina all'unanimità. Dopo gli Accordi di programma sottoscritti in sede ministeriale, l'acquisizione della centrale elettrica Elettra, l'incasso dell'Autorizzazione integrata ambientale dalla Regione, con la concessione di ampia portata temporale da parte

di un'area di 325 mila metri quadrati (lo stabilimento siderurgico si estende anche su ulteriori 200 mila metri quadrati di proprietà). Si può ora dispiegare il suo piano industriale lungo i tre campi d'azione previsti. L'area a caldo, il laminatoio a freddo e quella che può essere definita la piastra logistica dato che già negli ultimi mesi sono in forte aumento sia la movimentazione delle navi, che quella dei treni. Con è claramente desumibile, la società e più in generale lo stesso Gruppo Arvedi possono così anche programma-

re operazioni sul lungo termine. «Con questo provvedimento è stato il commento dopo il voto del commissario»

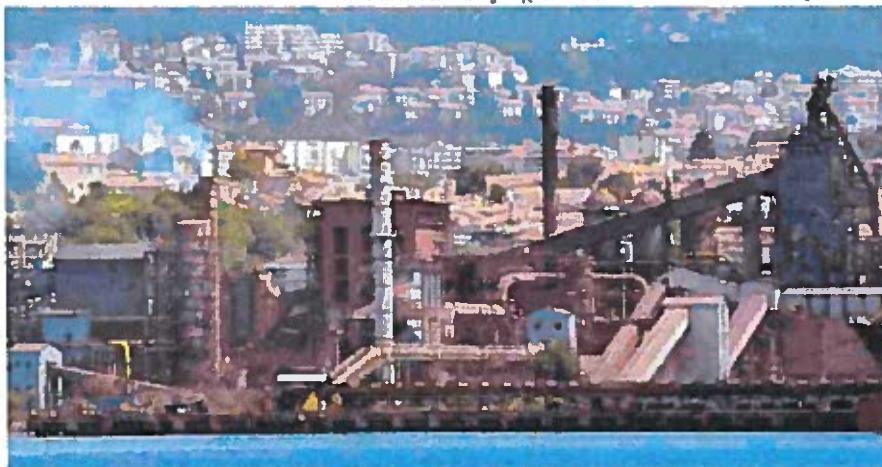
D'Agostino: «Inseriamo all'interno dell'attività portuale anche la Ferriera che ha convertito molte attività da produttive a logistiche. Siamo assistendo a un forte incremento dei traffici sia in entrata via mare che in uscita via ferrovia: 700 treni movimentati nel 2015 con prospettive di raddoppio. Ciò si inserisce perfettamente nelle linee di sviluppo del porto che prevede anche l'inserimento di attività industriali nell'ambito dello scalo, operazione che vuole addirittura essere uno degli elementi strategici per lo sviluppo futuro. Gli insediamenti industriali infatti - ha aggiunto il commissario - sono una grandissima ricchezza e un elemento che porterà oltre ad occupazione e valore, anche traffici marittimi. Da un punto di vista più generale credo dunque che attività anche di industria pesante, manifatturiera e produttiva all'interno del porto siano perfettamente inquadrabili nel nostro progetto di en-

scita. Ma riguardo a questa concessione - ha specificato D'Agostino - saremo molto rigorosi sulle prescrizioni ambientali che Siderurgica deve seguire. Il nostro provvedimento sta dentro un quadro generale ben specifico ed è in linea con lo stesso per cui anche noi saremo estremamente rigidi e vigileremo affinché l'azienda metta in atto tutte le misure di mitigazione dell'impatto ambientale previste e rispetti le indicazioni del ministero dell'Ambiente».

Ma nella stessa seduta, che potrebbe essere la penultima della sua esistenza data la prossima entrata in vigore della nuova legge che prevede una governance ridotta a cinque persone, il Comitato portuale ha dato un'altra concessione trentennale, allo yacht club del Marina San Giusto che nei mesi scorsi ha sfiorato la messa in liquidazione, seppurando però la palazzina servizi per la quale l'Agenzia del Demanio attende l'incameramento ai Beni dello Stato. La concessione attualmente in vigore sarebbe scaduta nel 2023 il che non avrebbe permesso alle

banche di dilazionare le rate dei mutui stipulati dalla società in particolare per la realizzazione della diga di contenimento. «Con la concessione trentennale - ha spiegato lo stesso D'Agostino - probabilmente abbiamo scorgiato tutti i pericoli di fallimento creando le condizioni indispensabili affinché gli istituti di credito possano fornire sostenibilità economica. L'Agenzia del Demanio ci ha scritto qualche giorno fa precisando che non sussiste opposizione alla concessione sulla parte a mare essendo state classificate le strutture del Marina San Giusto di facile rimozione. E proprio lei Alberto Cutrone, portavoce dei titolari di ormeggio ha reso noto che è stato costituito il Comitato San Giusto al quale hanno finora aderito trenta del centinaio di diportisti e che è presieduto dal sociologo Augusto Debernardi. Il Comitato ha chiesto un incontro con il presidente Paolo Zelen e si è detto disponibile a costituire un fondo che contribuisca a salvare il sodalizio a patto che non si tratti di un'imposizione alla cieca».

COMITATO PORTUALE



L'area demaniale con la banchina della Ferriera di Servola: la concessione a Siderurgica Triestina è stata rinnovata per trenta anni

TRENI E NAVI MOLTIPLICATI
Sulla banchina in gestione a Siderurgica Triestina i traffici sono decollati sia in arrivo via mare che in partenza via ferrovia

YACHT CLUB "SALVATO"
Prolungata fino al 2046 anche la concessione al Marina San Giusto che potrà così dilazionare i mutui con le banche



Ferriera di Servola, via libera alla concessione trentennale

Trieste - Siderurgica Triestina potrà pianificare e sviluppare la propria attività portuale in ingresso e uscita dai 320 mila metri quadri di banchina demaniale.

Trieste - Siderurgica Triestina potrà pianificare e sviluppare la propria attività portuale in ingresso e uscita dai 320 mila metri quadri di banchina demaniale in prossimità dello stabilimento siderurgico di Servola per trent'anni. Questa la durata della concessione ad Arvedi che ha ricevuto il via libera dal Comitato portuale di Trieste che l'ha votata all'unanimità. Si tratta dell'ultimo step mancante dopo l'Accordo di programma sottoscritto in sede ministeriale, l'acquisizione della centrale elettrica Elettra e l'ottenimento dell'Autorizzazione integrata ambientale. Per il rafforzamento della banchina sono stati previsti 5 milioni di investimenti.

La concessione rappresenta uno dei pilastri del piano industriale della proprietà della Ferriera per il sito giuliano ma sarà anche legata all'ottemperanza dei vincoli ambientali: «**Stiamo vedendo un aumento dei traffici che caratterizzano l'attività della Ferriera** - ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Trieste Zeno D'Agostino - sia in entrata che in uscita dal punto di vista ferroviario in linea con la nostra idea di sviluppo del porto, su questa concessione saremo molto rigorosi per tutto ciò che riguarda le prescrizioni ambientali che la siderurgica deve seguire». Nel 2015 sono stati movimentati due milioni di tonnellate di rinfuse solide con trasporti a servizio di tutte le aziende del gruppo Arvedi che hanno dovuto utilizzare anche il vicino molo dello Scalo Legnami. Un altro passo fondamentale per lo sviluppo dello scalo è la costituzione dell'Agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo, prevista per legge e della quale l'Autorità portuale detiene il 51%. Ha inglobato circa 110 lavoratori. Si tratta di uno strumento che consente di gestire i picchi di lavoro in Porto per fronteggiare l'arrivo delle navi giganti che a Trieste trovano fondali idonei. I protocolli di collaborazione con l'Iran, intanto, stanno già dando i primi frutti: il 24 febbraio si svolgerà un convegno sulle potenzialità del porto di Trieste a cui parteciperà anche il viceministro delle finanze iraniano.

L'Informatore Navale

TRIESTE: Port of opportunities for Italian-Iranian business relations

Trieste, 19 febbraio 2016 - Per il 24 Febbraio prossimo dalle ore 9.00-18.00 presso l' Hotel Savoia Excelsior Palace di Trieste:

PROGRAMMA

Ore 9.00 Considerazioni introduttive

- Debora Serracchiani - Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia
- Roberto Cosolini - Sindaco di Trieste
- Zeno D'Agostino - Commissario Straordinario Autorità Portuale di Trieste
- Antonio Paoletti - Presidente della Camera di Commercio di Trieste
- Mohammad Khazaee - Vice Ministro delle Finanze della Rep. Islamica dell'Iran e Presidente di

OIETAI

Ore 09.45 Interventi

- Italia-Iran: sfide ed opportunità per le imprese
 - Fulvio Degrassi - Degrassi & Partners
 - Soudeh Heydari Nasab - CEO di Korman Tablo Corp.
- Confirming house per le imprese
 - Anco Marzio Lenardon - Presidente ETC Italy Spa

Ore 11.30 Tavola rotonda

Partecipanti:

Zeno D'Agostino (Commissario Straordinario Autorità Portuale di Trieste), Dr. Mohammad

Khazaee (Vice Ministro delle Finanze della Rep. Islamica dell'Iran e Presidente OIETAI

-

Organizzazione per investimenti, Economia e Assistenza Tecnica dell'Iran), Mr. Alireza Ansari

(Ministero del Turismo Iraniano), Mrs. Soudeh Heydari Nasab (CEO Kerman Tablo Corp.).

Gabriele Martignago (Direttore ICE sede di Teheran in collegamento Skype), Mario Bruni

(Direttore SACE Spa sede di Venezia)

Moderatore: Alessandro Claut

Ore 12.45 Conclusioni

- Ali Mansour - CEO MDS international

Ore 15.15-18.00 B2B meetings

Su prenotazione nei seguenti settori di attività:

- oil and gas
- logistic & transportation
- tourism & trade

Per informazioni: info@mdsinternational.it oppure 3349932546



Port State Control, fermata nave moldava a Genova

Genova - «Troppe defezioni». Sulla nave, proveniente da Odessa e diretta a Misurata con equipaggio di 14 uomini di nazionalità ucraina e un carico di auto e camion usati.

Genova - Il Nucleo di Ispettori Psc della Capitaneria di porto di Genova, è intervenuto su una nave portauto di bandiera Moldava, la Jigawa, ormeggiata a Ponte Ronco-Canepa, per un'ordinaria ispezione dello Stato del Porto, nel corso della quale sono emerse gravi defezioni sia a carico delle dotazioni anche antincendio della nave che a carico della Compagnia che ne gestiva la sicurezza, una società con sede nelle Isole Marshall.

Sulla nave, proveniente da Odessa e diretta a Misurata con equipaggio di 14 uomini di nazionalità ucraina e un carico di auto e camion usati, è stata, infatti, riscontrata una grave avaria all'apparato di pompaggio dell'impianto antincendio d'emergenza ed inoltre la rampa interna di collegamento tra i vari garage di stoccaggio dei veicoli è risultata priva di qualunque manutenzione periodica. **Tali defezioni hanno, quindi, costretto gli Ispettori PSC della Capitaneria a decretare la "detenzione" delle nave in porto fino alla completa eliminazione di tutte le problematiche riscontrate, cui si è aggiunta anche il mancato rinnovo annuale della certificazione di gestione della sicurezza da parte della Compagnia incaricata.**

Porto, Calata Bettolo cambia il progetto i tempi si allungano

Nuovo layout con i binari perpendicolari ai moli
Intanto scioperano i dipendenti della Tecnis

MASSIMO MENELLA

Il primo a parlarne, alla metà degli anni Novanta, fu l'allora commissario del Consorzio Autonomo del Porto Fabio Capocaccia. Fu in quel tempo, mentre Capocaccia traghettava Palazzo San Giorgio nella sua nuova veste giuridica di [REDAZIONE] che iniziò la riflessione su Calata Bettolo, secolo all'epoca del terminal Grimaldi. Oggi forse sarà ancora un commissario, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, a benedire non solo la nuova trasformazione giuridica di San Giorgio, ma anche l'ultima versione di un progetto che è cambiato in corso d'opere e che in futuro si aprirà alle nuove fullcontainer di ultima generazione. In mezzo, fra un commissario e l'altro, ci sono stati tre presidenti che si sono confrontati con Calata Bettolo. [REDAZIONE] che non ha ipotizzato il tombamento nel suo piano regolatore portuale (tuttora valido), Giovanni Novi che ha avviato i lavori a Luigi Merlo, che gli ha impresso la spinta per arrivare quasi fino in fondo. Quasi, appunto. Perché non tutto è ancora pronto e l'opera, più volte annunciata, dovrà attendere ancora. D'altra parte, se può attendere il Paradiso, figuriamoci un po' un terminal che fa capo a Msc e al Se-

ch di Gigi Negri riuniti in consorzio. Comunque sia, i lavori procedono. Allo stato tecnico di "avanzamento" oggi siamo al 94 per cento, come dire in dirittura d'arrivo. Sulla piattaforma già completata è in corsa la procedura di "ricarica" per la definitiva stabilizzazione e poi si potrà procedere con il collaudo. Ora, però, è cambiato il layout del progetto e il consorzio ha scelto una nuova disposizione dei fasci di binari che, rispetto all'impostazione classica che li vede da sempre paralleli alla banchina, adesso vengono disegnati in perpendicolare. La cosa avrà indubbi vantaggi non solo per le operazioni dentro al terminal Bettolo, ma anche per l'integrazione con il confluente terminal Soch, con il quale si potranno creare sinergie molto interessanti. La creatura di calata Sanità messa in piedi alla metà degli anni Novanta dal tonnare di agenti marittimi guidati da

Gigi Negri è cresciuta e con essa i suoi traffici. E le previsioni per questo 2016 sembrano ancora improntate allo sviluppo con nuovi clienti in arrivo in primavera. Comunque sia, il nuovo

layout impone una nuova valutazione da parte [REDAZIONE]. Il progetto dovrebbe arrivare a marzo e sarà valutato nelle settimane successive.

Poi, incassato il via libera, si potrà procedere con l'ordine delle meganavi che consentiranno di operare su fullcontainer fino a 18 mila teu.

Intanto, bisogna gestire una partita quanto mai delicata, quale quella che tocca gli operai che lavorano al terminal. Da po' mesi di lavoro senza ricevergli stipendi, infatti, i lavoratori della società partecipata della Tecnis che si occupa del riempimento di Calata Bettolo hanno deciso di fare sciopero e dare vita a una protesta davanti alla sede [REDAZIONE] di Genova, che è la stazione appaltante dell'opera.

«La situazione di questi lavo-

ratori, che sono una decina, è complessa — spiega Fabio Marante, segretario di Fillea Cgil — anche perché hanno messo a disposizione la loro professionalità al servizio di un'opera strategica non solo per il porto ma per tutto il sistema paese, con un appalto pubblico di 200 milioni. I lavoratori chiedono un intervento della stazione appaltante, [REDAZIONE] di Genova, per fare chiarezza.

[REDAZIONE] che si deve fare portavoce — conclude Marante — soprattutto del rispetto dell'articolo 36 della costituzione che dice che quando uno lavora deve sempre pagato».

All'accostato del terminal potranno arrivare le meganavi di ultima generazione

L'INTERVISTA

Pettorino: «Ecco cosa fare su Culmv, Ente Bacini e Darsena»

GUARATI >> 11



TUTTO RINVIAZO PER LA DARSENA: L'AMMIRAGLIO CHIEDE PIÙ SPECIFICHE A TUTELA DEL SALONE

«Bilancio, la Culmv dialoghi col ministero»

Pettorino: «Complesso applicare il salva-compagnie, serve il confronto diretto»

L'INTERVISTA

ALBERTO GUARATI

GENOVA. Il commissario del porto di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, propone il confronto diretto tra i portuali della Compagnia Unica e il ministero dei Trasporti, per sciogliere la vertenza sul finanziamento richiesto dal console Antonio Benvenuti in base al decreto "salva-compagnie". Intanto rimanda a fine aprile l'assegnazione della Darsena nautica, per avere chiarimenti da altre soggetti in gara sulla gestione della struttura durante i giorni del Salone nautico, mentre è pronto a chiudere sulla privatizzazione di Ente Bacini. «Vorrei far capire - spiega Pettorino - che la gestione commissariale non equivale allo stallo del porto».

Questa settimana Napoli è arrivata al terzo anno di commissariamento.

«Le cause che hanno portato Napoli a quattro gestioni commissariali, e tra gli effetti collaterali, alla perdita dei fondi europei per l'impossibilità di una pianificazione a lungo termine - hanno tutta un'altra genesi. Genova è nei tempi tecnici di attesa di una riforma che il governo ha tutto l'interesse ad attuare al più presto, con l'arrivo di un presidente per la futura Autorità di sistema. Ma questo non significa che intanto l'amministrazione non tuteli gli interessi delle banchine:

portando a termine i lavori in corso, ma anche operando in modo da garantire il futuro che si è scelto per il porto».

Esempi?

«Il rinnovo di un solo anno alle concessioni nel Porticciolo Duca degli Abruzzi. Potevamo fare una proroga di quattro. Invece abbiamo cercato una mediazione tra le esigenze dei circoli e la previsione della riorganizzazione degli spazi, così come accolta dal Comitato portuale e recepita dal Comune».

La Culmv intanto le chiede di interpellare il ministero dei Trasporti per ottenere 828 mila euro in base al decreto salva-compagnie.

«Il cosiddetto "15 bis" come sappiamo prevede la riduzione del 5% degli organici a fronte di un versamento che può ammontare fino al 15% del totale generato dalle tasse portuali. [REDAZIONE] ha così stanziato per la Culmv 4,2 milioni nel 2014 e 3,5 milioni nel 2015. La Culmv ha poi richiesto un versamento da 15 bis il 17 dicembre, ma [REDAZIONE] ha approvato il bilancio l'11. I criteri per il rilascio non sono semplici: per questo non mi sono limitato a chiedere un semplice parere al ministero. Questa sera (ieri per chi legge, ndr) inviamo a Roma la richiesta di un tavolo di confronto Compagnia-Mit, proprio su questo tema».

In questi giorni [REDAZIONE] doveva anche decidere sull'assegnazione della Darsena, con Fiera di Genova in pole position.

«Guardi, in realtà bisognerà

attendere ancora qualche settimana: abbiamo esaminato le istanze di Fiera, di Ucina, e d'Amico-Pesto. Tutte e tre, a parere [REDAZIONE] non sono

sono sufficientemente dettagliate riguardo alla gestione dell'area durante il periodo del Salone nautico. In base all'articolo 37 del Codice della navigazione, abbiamo mandato una comunicazione non riservata in cui chiediamo più dettagli in merito a questo tema. Il termine per le risposte è il 30 aprile. Mi è sembrato importante chiarire questo punto, per l'interesse pubblico che il Salone ricopre per Genova, che è la capitale italiana del dopotutto. Vorrei ricordare a questo proposito che proprio la Capitaneria di Genova, con un lavoro prodotto interamente qui, ha creato un modello di esame di esame per la patente nautica che dal mese prossimo sarà adottato uniformemente in tutta Italia».

Ma intanto Tecnis, l'azienda che deve completare i riempimenti a Calata Bettolo, non paga gli stipendi.

«In [REDAZIONE] è stata ricevuta una delegazione, stiamo seguendo anche questa vertenza».

Delle tante cose che si devono completare, la più vicina è la privatizzazione dell'Ente Bacini.

«Su Ente Bacini siamo pronti. Proprio perché non voglio usare il termine "a giorni", le dico che la gara sarà pubblicata sotto il mio mandato».

Guarati ilsecoloxix.it

BYNC NO AL CLN DRITTI RISERVATI



Genova, sciopero dei lavoratori del cantiere di Calata Bettolo

Genova - «Senza stipendio da mesi» dicono i sindacati: «L'Authority convochi subito un tavolo»

Genova - Dopo mesi di lavoro senza ricevere gli stipendi i lavoratori della ditta «Calata Bettolo», società partecipata della Tecnis, che si occupa del riempimento proprio di Calata betto, nel porto di Genova hanno deciso di fare sciopero e dare vita a una protesta davanti alla sede dell'Autorità Portuale di Genova, che è la stazione appaltante dell'opera. «La situazione di questi lavoratori, che sono una decina, è complessa - spiega **Fabio Marante, Segretario di Fillea Cgil** - anche perché loro hanno messo a disposizione la loro professionalità al servizio di un'opera strategica non solo per il porto ma per tutto il sistema paese, con un appalto pubblico di 200 milioni. I lavoratori chiedono un intervento della stazione appaltante, l'Ap di Genova, per fare chiarezza. «Autorità portuale si deve fare portavoce - conclude Marante - soprattutto del rispetto dell'articolo 36 della costituzione che dice che quando uno lavora deve sapere pagato».



A Giorgia Riola lo Student Naval Architect Award

Genova - Vince uno studio comparativo su due design alternativi per una nuova fregata multifunzione della Royal Netherlands Navy.

Genova - Presso la Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova, si è tenuta la decima edizione dello "Student Naval Architect Award".

Quest'anno il prestigioso riconoscimento, conferito dalla Royal Institution of Naval Architects in partnership con il Gruppo d'Amico, è stato assegnato a Giorgia Riola. Giorgia Riola, laureatasi con il massimo dei voti in Ingegneria Navale presso l'Università di Genova, ha ottenuto il premio con una tesi dal titolo "Comparative study of conventional and axe bow frigates" che riporta i risultati di uno studio comparativo - realizzato grazie alla collaborazione tra **Damen Shipyards, Damen Schelde** e l'Università di Delft - su due design alternativi per una nuova fregata multifunzione della Royal Netherlands Navy.

La storica vicinanza del Gruppo d'Amico alle migliori realtà accademiche marittime ha l'obiettivo di costruire, assieme a giovani con un background d'eccellenza e alle istituzioni di livello internazionale, il futuro dello shipping. La collaborazione con la Royal Institution of Naval Architects, l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata a Londra nel 1860, è stata consolidata al fine di promuovere e facilitare lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nell'ambito della progettazione e della costruzione navale.

«Per noi è davvero un grande onore premiare il merito e le capacità di una giovane laureata in ingegneria navale presso la prestigiosa Università di Genova - ha commentato Lucio Bonaso, Ceo di d'Amico Dry ed ex studente dell'Ateneo ligure.

- segue

La nostra società ha sempre investito molto sui talenti sostenendo un elevato e costante impegno per lo sviluppo dei loro percorsi di studio e professionali, con l’ambizione più ampia di sostenere l’economia del settore marittimo». Lo “Student Naval Architect Award” viene conferito dalla Royal Institution of Naval Architects in più di 30 università nel mondo, tra cui la storica Università degli Studi di Genova, selezionata per la sua grande tradizione e prossimità al mondo navale.

Al termine della cerimonia di premiazione si è tenuta una conferenza dal titolo “Il significato dell’innovazione”, organizzata dalla Genoa Branch della Royal Institution of Naval Architects, a cui ha partecipato, in qualità di relatore, l’Ing. Cesario Mondelli, Presidente dell’Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati (ANCANAP).

L'Informatore Navale

Il Gruppo d'Amico e Royal Institution of Naval Architects premiano Giorgia Riola alla Xa edizione dello "Student Naval Architect Award"

Presso l'Università di Genova è stato conferito il prestigioso riconoscimento internazionale alla giovane laureata in ingegneria navale

Genova 18 febbraio 2016 - Si è tenuta ieri, presso la Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova, la decima edizione dello "Student Naval Architect Award". Quest'anno il prestigioso riconoscimento, conferito dalla Royal Institution of Naval Architects in partnership con il Gruppo d'Amico, è stato assegnato a Giorgia Riola.

Giorgia Riola, laureatasi con il massimo dei voti in Ingegneria Navale presso l'Università di Genova, ha ottenuto il premio con una tesi dal titolo **"Comparative study of conventional and axe bow frigates"** che riporta i risultati di uno studio comparativo - realizzato grazie alla collaborazione tra Damen Shipyards, Damen Schelde e l'Università di Delft - su due design alternativi per una nuova fregata multifunzione della Royal Netherlands Navy.

La storica vicinanza del Gruppo d'Amico alle migliori realtà accademiche marittime ha l'obiettivo di costruire, assieme a giovani con un background d'eccellenza e alle istituzioni di livello internazionale, il futuro dello shipping. La collaborazione con la Royal Institution of Naval Architects, l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata a Londra nel 1860, è stata consolidata al fine di promuovere e facilitare lo scambio di informazioni tecniche e scientifiche nell'ambito della progettazione e della costruzione navale.

"Per noi è davvero un grande onore **premiare il merito e le capacità** di una giovane laureata in ingegneria navale presso la prestigiosa Università di Genova - ha commentato **Lucio Bonaso**, Ceo di d'Amico Dry ed ex studente dell'Ateneo ligure. La nostra società ha sempre investito molto sui talenti sostenendo un elevato e costante impegno per lo sviluppo dei loro percorsi di studio e professionali, con l'ambizione più ampia di sostenere l'economia del settore marittimo".

Lo "Student Naval Architect Award" viene conferito dalla Royal Institution of Naval Architects in più di 30 università nel mondo, tra cui la storica Università degli Studi di Genova, selezionata per la sua grande tradizione e prossimità al mondo navale.

Al termine della cerimonia di premiazione si è tenuta una **conferenza** dal titolo "Il significato dell'innovazione", organizzata dalla Genoa Branch della Royal Institution of Naval Architects, a cui ha partecipato, in qualità di relatore, l'**Ing. Cesario Mondelli**, Presidente dell'Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati (ANCANAP).



Esame patente nautica, ok al modello Genova

Genova - Ideato e sperimentato già da un anno dalla Capitaneria di Genova il nuovo modello per le prove d'esame per le patenti nautiche nelle prossime sessioni di marzo sarà adottato nel resto d'Italia. La novità è la più moderna modalità di valutazione della preparazione dei candidati mediante quiz

Genova - Ideato e sperimentato già da un anno dalla Capitaneria di Genova il nuovo modello per le prove d'esame per le patenti nautiche nelle prossime sessioni di marzo sarà adottato nel resto d'Italia. La novità è la più moderna modalità di valutazione della preparazione dei candidati mediante quiz tratti da una banca dati nazionale. Il progetto è stato curato dal Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera competente in materia di diporto nautico. L'idea è nata da un'esperienza e un'esigenza tutta genovese. **La Capitaneria di porto di Genova ha visto infatti aumentare**, negli ultimi tempi, il numero delle persone che si sono iscritte alle varie sessioni di esame, fino a superare la soglia record di 2.000 l'anno.

L'ufficio patenti nautiche ha inoltre constatato che tanti diportisti scelgono proprio Genova come sede per sostenere la prova di esame, nonostante abitino in altre Regioni. «Abbiamo creato un'apposita banca dati di quiz - fanno sapere dalla Capitaneria - elaborando un particolare software e definendo nuove modalità d'esame che consentono di testare in modo trasparente e univoco i candidati».

IL RESTAURO FINANZIATO DALL'AUTORITÀ PORTUALE

L'antico posto di vedetta restituito alla città «Non cancella il dolore»

Il comandante Gatti: «Ma è motivo di orgoglio»

UN PEZZO di storia legato al porto e agli angeli delle navi, i piloti che le governano all'arrivo e alla partenza. L'antica Torre piloti - quella storica, attiva fino al 1997 quando venne sostituita dalla centrale operativa poi crollata tragicamente nel maggio del 2013 - è stata finalmente restituita alla città e al suo antico prestigio architettonico, al pari della prospiciente darsena. I lavori di ristrutturazione, finanziati dall'Autorità portuale per 300 mila euro, sono terminati. E pochi giorni fa gli ingegneri, coordinati dal responsabile del progetto Marco Vaccari, hanno ultimato pure le ispezioni di collaudo. Ora la palazzina - costruita in testata al Molo Giano all'inizio degli anni ricavato unendo i magazzini Montital e Unital di Ponte Caracciolo.

Una storia del Novecento La vecchia Torre piloti era stata costruita su impulso dell'ammiraglio Umberto Cagni di Bu Meliana, che voleva consegnare ai piloti una sede dignitosa ed efficiente. Dal 1913 il corpo aveva come base operativa una palazzina situata 160 metri più verso l'interno del porto: «Una topaia», come l'aveva definita lo stesso ammiraglio. Il

nuovo edificio entrò in funzione nel 1931 e nel 1937 ricevette l'ultimo tocco artistico: alla sua base venne collocata con una solenne cerimonia la Madonna di città, Regina di Genova, scolpita da Bernardo Carlone nel 1638 e fino ad allora ospitata nell'Oratorio di Sant'Antonio della Marina (una copia rappresenta ora il sacrario delle vittime della tragedia del 2013). La torre non resistette ai bombardamenti degli alleati durante il secondo conflitto mondiale e venne ricostruita nel 1947 i guardiani delle navi. Una parte dei locali, adesso, è stata riconsegnata proprio ai Piloti, che l'hanno lavorato per lungo tempo: «Per noi è un motivo di orgoglio - dice il comandante John Gatti - Ringrazio a nome di tutto il corpo l'Autorità portuale per aver ridato piena dignità alla nostra grande casa che per 60 anni ha governato il porto. Io l'ho vista.

L'antico posto di vedetta restituito alla città «Non cancella il dolore»

Il comandante Gatti: «Ma è motivo di orgoglio»

AUDIOTECNICA
APPARECCHI ACUSTICI
La migliore di sentire!
COME DESIDERI SENTIRE?
C'È UNA SOLUZIONE DI
ASCOLTO ADATTA A TE
A CIASCUNO IL SUO
MODELLO E IL SUO STILE
Il tuo Audioprogettista ti consiglia a consiglio di
modelli più adatti alla tua specifica utile.
APPARECCHI ACUSTICI CON CONNESSIONE WIRELESS TV E TELEFONO

**CONTROLLO DELL'UDITO
E PROVA PER 30 GIORNI
A FEBBRAIO GRATIS**

Genova Centro
Via 52 Darsena e Fosso 13
Tel. 010 322809

Genova Est
Via Lazzaro Farini 23
Tel. 010 322809

PUNTO SOSTENIBILITÀ LOGISTICA

La Spezia container terminal:

di Daniele Ciulli e Davide Triacca*

Per propria natura le aree portuali presentano soffitamente peculiarità tipiche non solo delle aree industriali, ma anche degli hub intermodali e delle zone di confine tra ambiente antropizzato e ambiente naturale, il mare. Di conseguenza l'inquinamento acustico, le concentrazioni di polveri sottili e altri inquinanti atmosferici e le emissioni di gas a effetto serra (di cui la CO₂ è il più significativo) necessitano di una caratterizzazione specifica e attenta. Se l'area portuale o terminalistica è situata in continuità con l'abitato, come nella maggior parte dei porti storici in Italia, questa necessità è rafforzata, e la minimizzazione dell'impatto ambientale diviene, a tutti gli effetti, un elemento nodale del business plan aziendale soprattutto nell'ottica di un continuo sviluppo.

Da questa esigenza di includere le scelte di ottimizzazione ambientale tra i pilastri del piano di sviluppo aziendale, il Gruppo Contship Italia con la sua controllata La Spezia Container Terminal (LSCT) ha sviluppato lo strumento (EDSS (Integrated Environmental Decision Support System) in collaborazione con la società Carbon Sink Group, uno spin-off dell'Università di Firenze recentemente premiata tra le start-up italiane più innovative. Carbon Sink, per questo progetto, ha valorizzato la multidisciplinarietà del proprio staff che comprende esperti delle diverse discipline ambientali, di computer science e di carbon management. Lo strumento di supporto alle decisioni, che ha richiesto oltre un anno di sviluppo, consente di caratterizzare tre componenti ambientali distinte:

- qualità dell'aria.
- rumore.
- Carbon Footprint.

Tre componenti attraverso cui valutare l'impatto integrato complessivo nei confronti dell'ambiente naturale e antropizzato circostante all'area del terminal. Il concetto di "impatto integrato" è per sua natura inclusivo e comprende non solo la caratterizzazione delle singole componenti di impatto (qualità dell'aria, rumore e Carbon Footprint) ma anche una valutazione globale degli effetti combinati da esse generati (i singoli impatti sono "sommati" attraverso operazioni parametriche) e la sensibilità specifica dei recettori presso cui questi impatti manifestano i loro effetti. Proprio la sensibilità degli 83 re-



sito: www.soslog.org Per contatti: segreteria@soslog.org

I ricettori



cettori caratterizzati nell'area circostante al terminal LSCT, infatti, è una grandezza fondamentale nella determinazione dell'impatto: è evidente come una scuola o un ospedale risentano in modo differente di medesimi livelli di rumore e qualità dell'aria rispetto a un capannone industriale.

IL PORTO E LA CITTÀ

LA «LEGGIONA» FRA NAVICELLI E SCOLMATORI

SECONDO LA PROPOSTA DI LEGGE N. 60, A DECORRERE DALLA SCADENZA DEI CONTRATTI VICENTI PASSERÀ A LIVORNO LA GESTIONE DELLE OPERE DI DISCONNESSIONE FRA SCOLMATORI E NAVICELLI

Livorno gestirà le porte vinciane Ma fra 180 giorni... a dragaggi fatti

La Regione dà l'annuncio. Ma la tempistica suona come una beffa

- FRANCESCO GAZZETTI

PORTE vinciane tra lo scolmatore e la Darsena Toscana, ci sono una notizia buona e una cattiva. Quella buona, riferita dal consigliere regionale livornese del Pd Francesco Gazzetti, è che l'ultimo consiglio della Regione ha approvato la legge sul riordino delle funzioni provinciali, che regola anche la materia di vie navigabili con un'attenzione particolare anche al tratto del canale dei Navicelli nel territorio di Livorno, tratto che passerà alla Regione e da questa alla gestione

■■■■■ La notizia cattiva è che ci vorrà del tempo, troppo tempo rispetto alle speranze e alle aspettative.

SECONDO la proposta di legge n. 60, approvata nell'assemblea di Palazzo Panciatichi si potrà arrivare alla nuova fase di gestione a decorrere dalla scadenza dei contratti vigenti per la gestione delle opere di disconnessione fra i canali Scolmatore e Navicelli, e comunque a decorrere dal 180esimo giorno dall'entrata in vigore del dispositivo. Fino alla decorrenza del termine, le medesime funzioni restano di competenza del Comune di Pisa. Dopo ci sarà il passaggio di testimone alla Regione, che gestirà la questione in accordo con ■■■■■ della città lubronica. In sostan-



“**Il consigliere Gazzetti**

«**Una novità tanto importante quanto attesa da tempo. Per Livorno si apre una nuova fase**»

za, ci vorranno ancora almeno 6 mesi prima che le porte vinciate passino sotto la gestione ■■■■■ un tempo del tut-

to incompatibile sia con i progetti di operatività della Darsena Toscana, sia con il dragaggio della stessa Darsena, assegnato in questi giorni al raggruppamento Sidra-Lahromare. Perché i tempi del dragaggio saranno nettamente più brevi dell'attesa per poter tenere quasi permanentemente chiuse le porte: il che significa che c'è il rischio concreto di dragare a 13 metri, con la spesa di quasi 9 milioni, solo per renderci di nuovo compromettere i fondali dai fanghi inerivo con le

porte aperte.

«**CONTINUEREMO** a seguire con attenzione le varie fasi della vicenda – assicura il consigliere Gazzetti – e lo faremo in nome di quell'impegno assunto con le livornesi ed i livornesi di cercare di passare davvero dalle parole ai fatti. Ma se non ci sarà una forte accelerazione ai tempi, e si continuerà a guardare all'obiettivo dopo 180 giorni, la legge regionale rischia di apparire per il porto come un'umara beffa.

A.F.

INTANTO PARTE IL DRAGAGGIO DELLA DARSENA TOSCANA

Porte vinciane, ok alla legge Meno sabbia dentro il porto

LIVORNO

«Una legge che contiene importanti novità e che apre una nuova fase per la gestione delle porte vinciane». A giudizio del consigliere regionale Pd Francesco Gazzetti, il semafoto verde con cui nell'ultima seduta consiliare è stato dato l'ok alla legge sul riordino delle funzioni provinciali porta con sé anche un aspetto che riguarda da vicino gli interessi di Livorno e del suo porto: già, perché la nuova normativa mette sotto i riflettori anche le competenze relative alle vie navigabili («con un'attenzione particolare anche al tratto del canale dei Navicelli nel territorio di Livorno»).

Le porte vinciane sono lo

sbarramento fra lo Scolmatore e la Darsena Toscana.

Da anni conduce una battaglia per riuscire a tenerle in genere chiuse, salvo aprirle in caso di bisogno per far passare verso il mare gli yacht realizzati dall'industria nautica pisana lungo il Canale dei Navicelli. Perché tenerle chiuse? Per impedire l'insabbiamento del "cuore" del porto: la Darsena Toscana. L'abbiamo detto mille volte che il depositarsi della sabbia sui fondali riduce la profondità utile e dunque l'accessibilità al porto da parte delle navi medio-grandi. «Con questa nuova disposizione» - spiega Gazzetti - «si apre una nuova fase di gestione che consentirà alla Regione di "promuovere ed attivare le opportune forme di collabora-

zione previste dalla legge con [redacted] di Livorno». Gazzetti rivendica l'impegno con cui ha seguito «con grande attenzione» questo atto sia in commissione che in aula, «convinti che si trattasse di una novità tanto importante quanto attesa da tempo».

Cosa dice la proposta di legge numero 60 approvata nell'assemblea di Palazzo Panciatichi? L'esponente Pd segnala che «si potrà arrivare alla riuniva fase di gestione a decorrere dalla scadenza dei contratti vigenti per la gestione delle opere di disconnessione fra i canali Scolmatore e Navicelli, e comunque a decorrere dal 180° giorno dall'entrata in vigore del dispositivo». Come dire: fino a quel momento, le "chiavi" delle porte vinciane

restano nelle mani del Comune di Pisa anche se sono nel territorio di Livorno. Successivamente ci sarà il passaggio di testimone: le competenze andranno «alla Regione, che gestirà la questione in accordo con [redacted] della città labronica». Non è un passaggio solo burocratico: Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale livornese, si è spesso lamentata del fatto che le porte vinciane non sono affatto "normalmente chiuse" bensì aperte per molte ore, e questo consente alle sabbie di infilarsi dallo Scolmatore in Darsena Toscana. Con un rischio di veder vanificare gli effetti del maxi-appalto (base d'asta oltre 14 milioni di euro) che in questi giorni inizia a dragare i fondali della Darsena Toscana.



Le porte vinciane aperte fra Scolmatore e Darsena Toscana



Porto, arriva la prima auto elettrica

- [Video](#)



di FRANCESCO BALDINI

CIVITAVECCHIA - Presentata oggi la nuova auto completamente elettrica della Pas. "Per chi vive nel porto è un evento importante – ha commentato Pasqualino Monti, commissario straordinario dell'Autorità portuale – e ringrazio Fedele Nitrella che ha avuto l'accortezza di fare un investimento nel settore dell'ambiente. È la prima di una serie di autovetture pronte ad arrivare nel nostro porto, l'Autorità portuale e tutte le società si adegueranno con l'acquisto di macchine elettriche e allargheremo questa "moda" anche a tutte le aziende private che operano all'interno del porto". L'obiettivo, per Monti, è quello di avere un parco macchine che non inquina: «Mi auguro che questa tendenza prenda piede anche in città. Continueremo – ha aggiunto - con i noleggi di auto verdi e ci prepareremo anche per mezzi più grandi, come i bus che effettuano i collegamenti all'interno del porto, nelle autostrade del mare, e verso la città».

Un progetto ambizioso e soprattutto con un occhio di riguardo nei confronti dell'ambiente, come ha sottolineato Nitrella: «Questo è un evento importante sia per il porto che per Civitavecchia, perché è una situazione su cui stiamo lavorando da molto e dimostra la sensibilità che il porto sta avendo nei confronti dell'ambiente che, in questo momento, necessita di situazioni nuove – ha sottolineato - sono convinto che questo è soltanto il primo passo e mi auguro che in futuro ce ne possano essere altri».

Monti ha spiegato che, nonostante ci siano poche batterie per queste auto nel mercato, l'Authority sta individuando delle zone all'interno del porto per posizionare le colonnine elettriche da cui sarà possibile ricaricare il mezzo e che è possibile "fare il pieno" alla macchina anche tramite una semplice presa elettrica Siemens.

A Taranto, l'Italia ha abdicato

La cronica incapacità delle nostre istituzioni a fare quanto affermano a parole ha condannato il porto a una lenta agonia.



GIANCARLO RUSSO

Quale sia stato il livello dell'attenzione, dell'interesse delle nostre istituzioni per la portualità e la logistica meridionale è testimoniato dalla storia del porto di Taranto: siamo a un livello pressoché "zero". E' un po' come se un paese come l'Italia, nonostante fosse probabilmente l'unico scalo con tutte le carte in regola per affrontare con successo la crescente concorrenza nel mare Mediterraneo, che sta vedendo il rapido sviluppo, e in qualche caso anche travolgente, come Tanger Med, di porti nostri concorrenti. A Taranto, l'Italia ha abdicato. Abbiamo assistito a una farsa (difficile chiamarla in altro modo) che si è compiuta a Roma nell'aprile del 2012, quando, in pompa magna, governo, Regione Puglia, Ferrovie dello Stato, ecc., ecc. s'impegnarono a realizzare opere infrastrutturali in massimo due anni onde evitare che le

due grandi compagnie armatoriali, Evergreen e Hutchinson, detentrici del 90% delle azioni della società che aveva in concessione il Taranto Container Terminal-TCT, abbandonassero il porto. Il risultato della farsa è che le due compagnie hanno messo a giugno 2015 la società in liquidazione e il 29 settembre hanno riconsegnato le aree del terminal all'Autonoma portuale. Una sconfitta pesante per il nostro paese, nel disinteresse generale. Parliamo di quanto sta accadendo a Taranto con Giancarlo Russo, vicepresidente di Assologicistica ed ex manager del TCT.

COME VALUTA QUANTO È ACCADUTO E IL "RITIRO" DALLA SCENA TARANTINA DELLE DUE TRA LE PIÙ GRANDI COMPAGNIE

ARMATORIALI MONDIALI?

Il nostro paese e, specialmente, il Mezzogiorno devono sempre più essere in grado di attrarre capitali e investimenti stranieri. Su questo siamo tutti d'accordo, allora come si può valutare una situazione che ha portato all'esatto contrario, alla perdita di due presenze estere così rilevanti? Prima di sottoscrivere a Roma l'accordo dell'aprile 2012, Evergreen aveva già annunciato l'incremento della portata delle sue navi, necessario per essere in grado di fronteggiare la sfida dei grandi armatori del trasporto marittimo. Non solo, ma da tempo aveva anche denunciato le forti difficoltà a lavorare sul terminal per una carente protezione offerta dalla diga foranea, per l'inadeguatezza dei fondali e delle banchine, per gli



Veduta del Taranto container terminal. Evergreen e Hutchinson, le due società armatoriali che l'avevano in concessione lo hanno "restituito" all'Autonoma portuale

Euro merci

Scorso dell'area industriale di Taranto



Inefficieni collegamenti infrastrutturali, per l'esclusione dell'utilizzo di banchina e piazzali, già assegnati con l'atto concessorio, causa il permanere in loco di un terminal rifiuse. Nell'accordo romano, le istituzioni presero l'impegno di ammodernare la banchina di ormeggio, di fare i necessari dragaggi e la vesca di colmata, di adeguare l'area del terminal rifiuse, di realizzare la diga foranea. Impegni non mantenuti. Se a Taranto porto non siamo stati in grado di soddisfare, nei tempi concordati, la domanda di un mercato già presente nel nostro territorio, non si possono demonizzare aziende che hanno portato in Italia e nel sud del paese capitali esteri per creare sviluppo e che negli ultimi anni hanno riaperto perdite per 150 milioni di euro.

COSA STA COSTANDO A TARANTO QUESTA SITUAZIONE?

■ A parte il fatto, grave, che abbiamo regalato al porto del Pireo i nostri traffici e che, come sappiamo bene, quando si perdono traffici è sempre molto difficile recuperarli, un enorme costo la città lo sta pagando a livello sociale: 550 operai che lavoravano nel terminal sono in cassa integrazione per cessione dell'attività, mentre circa altri mille lavoratori, che facevano parte dell'indotto, hanno di fatto perso il lavoro.

CHE FINE HANNO FATTO I LAVORI DECISI NELL'FAMOSO ACCORDO ROMANO?

■ Sono partiti solo quelli per l'ammo-

demamento della banchina di ormeggio e, tra mille ostacoli e ricorsi al Tar e al consiglio di Stato, sono stati assegnati quelli per adeguare il terminal rifiuse. Per quanto riguarda la diga foranea siamo nella fase di progettazione, mentre è stata appaltata la vasca di colmata. Sono passati più di tre anni e mezzo dall'accordo romano: questa è la situazione. Difficile dire quando avranno termine.

COSA STA FACENDO L'AUTORITÀ PORTUALE?

■ Ha rilevato tutte le attrezzature e i mezzi del terminal e sta per emettere un avviso pubblico per vedere se vi è l'interesse di qualche player per l'area del terminal. Sembra però, ed è un fatto molto preoccupante, che ci sia l'intenzione di frammentare l'area offrendola a più operatori e rendendola polivalente. Sarebbe un grave errore perché significherebbe togliere al terminal sia la sua specificità sia quegli spazi indispensabili per servire oggi con efficienza le navi portacontainer. Queste navi costano al giorno 150/200 mila dollari, non possono perdere tempo, serve loro un servizio veloce e di qualità. Senza spazi, e i porti italiani lo sanno bene, questo risultato non si ottiene.

COSA SERVÉ AL PORTO DI TARANTO?

■ Un sistema di governance che, da un lato, sia in grado di portare avanti con fermezza le opere previste dal Piano regolatore portuale, assumendosi la piena responsabilità sui tempi di realizzazione,

e che, dall'altro, sappia dialogare con le multirazionali e con quegli operatori esteri che controllano le merci e che possono essere interessati al nostro porto, considerandolo competitivo per il loro business. Lo scalo deve anche allargare i suoi obiettivi, andando oltre la sua funzione di transhipment, che ovviamente va salvaguardata: una volta che sarà dotato di un'infrastruttura adeguata alle esigenze del mercato e le navi tomeranno a scalo, si dovrà puntare alla manipolazione delle merci, grazie ad attività retroportuali che diano valore aggiunto e che generino Pil per il territorio. Infatti, sono convinto che il porto di Taranto, rendendo più efficace e razionalizzando la sua corografia, si possa offrire al mercato non solo come hub di transhipment, ma anche come gateway per ulteriori commodity e servizi logistici.

SU COSA BASA QUESTA CONVIZIONE?

■ Sul fatto che il porto di Taranto, oltre a essere il porto italiano più vicino al canale di Suez, ha caratteristiche uniche nel panorama portuale italiano: ha importanti spazi retroportuali, ha adeguato la sua infrastruttura ferroviaria, grazie alla realizzazione del raccordo tra il porto e la linea ferroviaria principale che evita alle merci in partenza o in arrivo al porto di dover passare per la stazione centrale, ha fondali adeguati alle nuove navi. Certamente è indispensabile per tutto ciò cambiare registro nella gestione della portualità: possiamo pensare di diventare competitivi se non ci bestiano oltre tre anni per fare una diga foranea, dei dragaggi, un adeguamento a una banchina. Quando gli egiziani in dodici mesi hanno raddoppiato il canale di Suez e i mercantini in meno di tre anni hanno costruito dal nulla Tanger Med? ■



Crociere: a Cagliari nave di lusso della Viking Cruises

Trenta bus ad attendere i passeggeri per le escursioni

18 febbraio, 17:48

(ANSA) - CAGLIARI, 18 FEB - Un appuntamento con Cagliari che si ripete: per la quinta volta negli ultimi due mesi, la Viking Star, la nave extra lusso della compagnia Viking cruises, è ormeggiata al Molo Rinascita.

A bordo un migliaio di turisti. E, anche in quest'occasione, si registrano numeri da record. Sono stati oltre 30 i bus che, dopo aver portato gli ospiti in escursione nelle mete più suggestive del sud Sardegna tra archeologia ed enogastronomia, hanno fatto rientro in porto.

La Viking Star tornerà ancora nel porto di Cagliari il prossimo 3 marzo.

Pieno accordo raggiunto da Comune, Autorità portuale, Capitaneria e Soprintendenza

Fiera del futuro: no a centri commerciali, sì a un attracco

Il bando Ue sarà ultimato lunedì e subito dopo pubblicato nell' Unione

Alessandro Turino Per il futuro delle aree della Fiera, l' accordo istituzionale è ormai sancito.

Nel bando di prossima pubblicazione a cura dell' Autorità portuale, si sarebbe raggiunta una positiva armonizzazione: tra la volontà di chiamare a raccolta le migliori offerte private per la valorizzazione e gestione della cittadella e la definizione di vincoli chiari per la pubblica fruizione del futuro Lungomare fieristico. Il bando risulta improntato a tre principi ispiratori, o meglio a quelle che l' assessore comunale all' Urbanistica, l' ing. Sergio De Cola ha definito, alla fine, le "parole d' ordine". Si è discusso di esse nella riunione finale sul bando europeo per la Fiera, che è stata coordinata ieri mattina dal presidente dell' Autorità portuale Nino de Simone. Con il rappresentante della Giunta Accorinti, con il segretario generale dell' Authority, Francesco Di Sarcina e la dirigente dell' ufficio Demanio Maurizia Longo, erano presenti il comandante della Capitaneria di porto, Nazzareno Laganà, e, per la Soprintendenza ai Beni culturali e ambientali, l' arch.

Orazio Micali. Quali, dunque, queste parole d' ordine che hanno modellato i traguardi che i progettisti troveranno indicati nel bando e dovranno cercare di raggiungere con la loro capacità e creatività? Le parole d' ordine, su cui i vertici dell' Autorità portuale e del Comune hanno concordato, sono "Cultura", "Mare" inteso come attività connesse, e "Sviluppo", turistico e crocieristico». Il bando confezionato dall' Authority con la consulenza del Comune conterrà, dunque, una gamma abbastanza ampia di attività possibili in Fiera in collegamento imprescindibile con Cultura, Mare e Sviluppo. Alcune possibilità vengono dunque escluse: «Non saranno possibili - esemplifica De Cola - né centri commerciali, né attività d' officina». Via libera a tutto ciò che in riva allo Stretto offre servizi e occasioni di pubblica fruizione: aree all' aperto, musei, teatri, ristoranti, bar, cinema e anche la possibilità di un piccolo attracco. Si potrebbe, dunque, rilasciare una seconda concessione demaniale, di specchio acqueo. Vi sarà altresì un' indicazione chiara per l' abbattimento delle attuali e brutte barriere che cancellano la vista dello Stretto e la loro sostituzione con opere di qualità. Va anche detto che, un' volta sbloccato il Prg del porto, sarà definito il piano esecutivo relativo alle aree della Fiera. Tornando all' iter in corso, lunedì arriveranno gli ultimi piccoli contributi al bando di Soprintendenza e Comune. Subito dopo, si darà il via alla pubblicazione europea.4.



Il principale porto greco

Atene dà il via libera alla privatizzazione
e la "via della seta" arriva sino al Pireo

ATENE Le autorità greche hanno concesso ai cinesi di Cosco, il via libera all'acquisto del 67% delle azioni del Pireo. L'offerta è pari a 368,5 milioni di dollari. Presto sarà pubblicato il bando anche per la cessione dello scalo di Salonicco.

LANCIATA A SHANGHAI LA COMPAGNIA "COSCOCS": AVRÀ UNA FLOTTA DI 830 NAVI

La Cina vara il gigante mondiale delle merci

Pechino presenta la fusione tra Cosco e China Shipping: operazione da 93 miliardi di dollari

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Cosco e China Shipping insieme valgono 830 navi: è la flotta di proprietà più grande al mondo. Quella di Maersk Line, la principale compagnia al mondo prima della nascita del nuovo colosso di Pechino, è ferma a 285 navi, ma i danesi possono contare su più di 300 unità prese a noleggio e nel trasporto container rimangono i primi della classe.

La gara a chi possiede più navi però paradossalmente potrebbe essere un punto di debolezza. Mercoledì notte, ora italiana, quando è stato lanciato in pompa magna a Shanghai il nuovo gigante dei mari cinesi, la grande depressione che sta attraversando lo shipping, ha offuscato la festa organizzata dal governo: «La fusione che prende avvio oggi

- ha spiegato il presidente della conglomerata Xu Lirong - è la nostra risposta alla crisi. Il settore nel 2016, secondo Drewry, perderà 5 miliardi di dollari. Problemi noti: ecces-sodistiva e scarsa domanda. E Cosco e China Shipping di capacità ne hanno sin troppo. Per questo gli analisti si aspettavano qualche cenno al taglio dei costi, almeno sul fronte dei dipendenti che raggiungono le 180 mila unità: «Nessuna diminuzione degli stipendi, né tagli ai personale». Per ora. L'operazione che

Pechino ha seguito e incoraggiato, vale 93,6 miliardi di dollari. Difficile che però ai cinesi basti aver ricevuto il premio di prima compagnia al mondo per capacità. Intanto perché sul trasporto container rimangono al quarto posto ed è per questo che la nascita della nuova mega compagnia provocherà un terremoto molto più ampio. Oggi tutte le shipping lines sono alleate sotto diverse bandiere; l'unione fa la forza perché

permette di essere più effi-cienti e tenere sotto controllo i costi. Ma China Shipping e Cosco appartengono a diverse alleanze. Circa un mese fa ci sarebbe stato l'avvio di un ta-volo per cambiare tutti gli as-setti: Cosco vorrebbe fon-dare una propria alleanza con

Cma-Cgm (la compagnia francese numero tre al mon-do) Evergreen e Oocl. Perchè per sopravvivere bisogna battere lo strapotere di Maer-sk Line e Msc, che sotto il ves-sillo della 2M possonodispor-re della flotta più grande al mondo. Se dovesse andare in porto il nuovo progetto gui-dato da Pechino, il mondo del trasporto container cambie-rebbe volta ancora una volta, in poco tempo e radicalmen-te. Due grandi alleanze a con-tendersi tutto il mercato e il resto delle compagnie che ri-schiano di rimanere ai margi-ni se non addirittura di essere spinte fuori dal mercato. Per gli analisti asiatici «La rivolu-zione è appena iniziata».

www.themediotelegraph.it

© BY NCG NO AL CUNI DIRITTI RISERVATI

Porti e logistica,
le due opzioni
per salvare il Sud

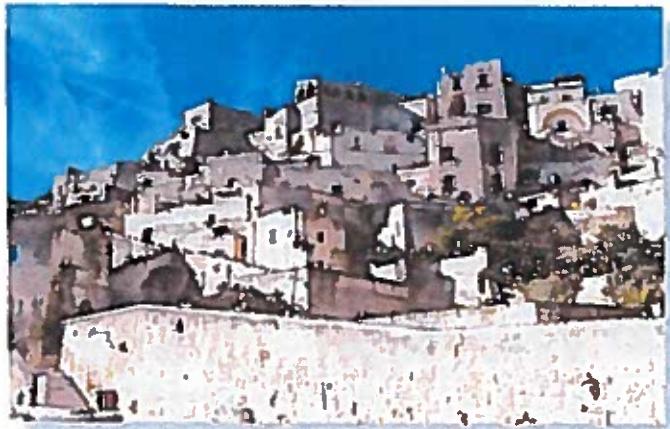


A livello politico, continuano a latitare scelte che invertano la tendenza al declino del Mezzogiorno: manca un'visione programmatica che sviluppi le forti potenzialità del Sud. E' esemplare di tale mancanza la drammatica sottovalutazione del porto di Taranto, condannato a una morte annunciata.

di Paolo Giordano

20 merci

«Nei nostri paesi è mancata una strategia nazionale di sviluppo economico. Queste azioni che sono state messe in campo, generalmente, non hanno avuto un nome e un cognome. Il problema che abbiamo davanti è quello di dover passare da una politica economica fatta, anche e specialmente livello locale, di interessi particolari a una politica trasversale che faccia sì che», ha detto Pietro Spirito, direttore dell'interporto di Bologna. Intervenendo al meeting internazionale «Mezzogiorno d'Europa e Mediterraneo: logistica è chiave delle merci», svoltosi a Sorrento >



I Sassi di Matera, capitale europea della cultura 2019. Il turismo può essere un'altra scelta vincente del Mezzogiorno

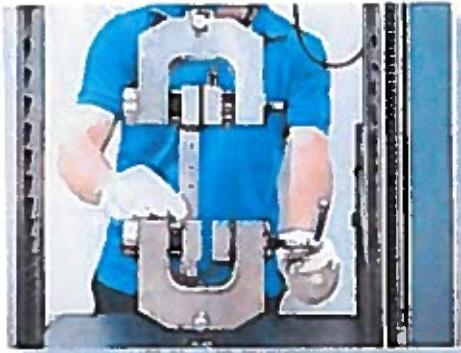
IL GAP DEL SUD

- Nel 2014, secondo stime Svilmez, il Pil è calato nel Mezzogiorno dell'1,3%, calo superiore di oltre un punto a quello rilevato nel resto del paese. L'economia delle regioni meridionali ha quindi affrontato il settimo anno di crisi ininterrotta: dal 2007 il prodotto in quest'area si è ridotto del 13,0%, quasi il doppio della flessione registrata nel centro-nord (meno 7,4%).
- Il divario di sviluppo tra nord e sud in termini di prodotto per abitante continua ad allargarsi, pur in presenza di una diminuzione della popolazione meridionale. Dopo aver segnato nel 2009 un differenziale negativo del 45,3% rispetto al centro-nord è arrivato nel 2014 a meno 48,3%.
- Nel 2014, il Pil pro capite è stato al sud di 16.100 euro, nettamente inferiore a quello medio italiano (25.300 euro).
- I consumi delle famiglie meridionali sono diminuiti dal 2008 al 2014 del 13,2%, flessione più che doppia di quella registrata nel resto del paese (5,5%). La produzione industriale pesa intorno al 9% del valore aggiunto totale, contro il 20% dell'Italia settentrionale.
- La caduta degli investimenti ha interessato tutti i settori dell'economia, assumendo dimensione particolarmente ampia nell'industria in senso stretto, crollata al sud, nel periodo di crisi 2008-2014, addirittura del 59,3%: una riduzione maggiore di oltre tre volte rispetto a quella, già grave, del centro-nord (meno 17,1%).
- Il tasso di disoccupazione è elevato (oltre il 22%), soprattutto tra le fasce più giovani (oltre il 45%), con una perdita di oltre 600 mila posti di lavoro dall'inizio della crisi.
- L'«accessibilità» del Mezzogiorno è sempre più difficile, causa la mancanza di infrastrutture e di servizi. Per quanto riguarda le prime, a livello nazionale, le opere della legge obiettivo ultimato sono state circa un terzo di quelle deliberate dal Cipe, che erano solo il 38% di quelle previste dalla legge. Queste realizzate al sud sono state circa un quarto di quelle deliberate Cipe, che a loro volta erano circa un quarto (27%) di quelle previste dalla legge. Il sud è stato via, via sempre più dimenticato.

Nel Mezzogiorno vi è anche un preoccupante problema demografico



L'aerospazio e la meccanica sono due settori "forti" dell'industria meridionale, specie di quella campana



e organizzato dall'Osservatorio Banche-impresa di economia e finanza, in collaborazione con la Fondazione Mezzogiorno sud orientale, Assologistica e Confindustria. La mancanza di una strategia di sviluppo nazionale, sottolineata da Spinto, ha finito nel tempo con il penalizzare sempre più pesantemente la parte più debole del paese, ovvero il Mezzogiorno. Un'area che ha dovuto fare i conti con altre difficoltà, come la debolezza infrastrutturale, la posizione periferica rispetto alle "arie forti" sia nazionali sia europee, i problemi sollevati dall'insicurezza legata a fenomeni di criminalità organizzata che hanno reso ancora più difficile l'ingresso sul territorio di capitali e di investimenti produttivi. Tutto ciò è stato aggravato dalla crisi economica che ha colpito, e non poteva essere altrimenti, con maggior gravità il meridione, scavandone ancor più il gap con il resto del paese. Il settore che ha maggiormente pagato questo stato di cose è stato quello logistico. Infatti, la logistica è una "scienza" che alla sua base ha la razionalità, l'organizzazione, mira a raggiungere l'efficienza. Fare "logistica" in un contesto all'interno del quale ognuno prende iniziative singole, senza connessori e sulla base di interessi particolari è impossibile. Così è stato nel Meridione, dove troviamo oggi porti senza collegamenti, uno contro l'altro, distretti produttivi, magari anche efficienti, come avviene in Puglia e in Campania che non sono connessi con gli assi di traffico principali, centri di distribuzione virtualmente "bunkerizzati" dalla mancanza di infrastrutture.

Oggi, a causa di scelte politiche basate fondamentalmente sul "consenso", non sulle esigenze, e non costruite sulla base di una programmazione, siamo arrivati a vivere una situazione paradossale, come ha sottolineato a Sorrento Michele

Matarrese, presidente dell'Osservatorio: "Nel Mediterraneo sta crescendo il business, paesi come il Marocco si organizzano, costruiscono un porto come Tanger Med, gli egiziani raddoppiano il canale di Suez, cresce lo sviluppo in Turchia, tutto ciò avviene mentre noi, che eravamo i più forti in partenza, stiamo percorrendo una parabola discendente".

Come uscire da questa situazione? In primo luogo cambiando l'acproccio: o si pensa in modo programmatico e si fanno scelte decisive nell'interesse generale o si superano i meccanismi autoreferenziali delle istituzioni locali e si punta su settori "chiave" o il Mezzogiorno continuerà a peggiorare, continuerà a vivere la sua "desertificazione" produttiva, continuerà a perdere energie vitali, come i giovani laureati. Ad esempio, la Svimex, per affrontare la crisi di competitività del sud, oltre al rilancio di una coerente e moderna politica industriale, ha proposto "un quadro aggiornato, non solo strategico ma anche progettuale, dell'investimento in alcune aree - i cosiddetti drivers dello sviluppo - che potrebbero fare del sud un'opportunità in una prospettiva mediterranea e di rinnovata politica attiva di sviluppo: logistica, energie rinnovabili, rigenerazione urbana e ambientale, agroalimentare e agroindustria, industria culturale, ricerca e innovazione".

C'è una fondamentale discriminante per l'azione del governo (ammesso che voglia agire): si vuole che il nostro Mezzogiorno resili l'estrema area "periferica" dell'Unione europea, di un'Unione comunque molto focalizzata sugli interessi tedeschi,

dell'Europa danubiana, oppure lo si vuole condurre sulla strada di essere protagonista "centrale" dello sviluppo mediterraneo? Sviluppo, comunque, che, con o senza il nostro meridione, anche in mezzo a tante difficoltà sociali e politiche, continuerà in futuro. Se venisse, com'è suscettibile, imboccata la seconda via al centro va posta la logistica e la nostra portualità. Il futuro del Mezzogiorno sta senza dubbio nella sua vocazione mediterranea. A Sorrento, il direttore dell'Osservatorio Antonio Covino lo ha sottolineato con forza: "Dobbiamo capire sino in fondo che senza Mediterraneo, il nostro Mezzogiorno non ha sbocchi. Ciò va gestito anche in termini produttivi e logistici: il sud deve diventare una piattaforma logistica da collegare all'economia mediterranea. Una piattaforma da cui devono partire le nostre produzioni in esport e le merci in import. Abbiamo davanti un'area straordinariamente forte, con centinaia di milioni di abitanti, con 10 mila miliardi di dollari di Pil, con 17 mila progetti di investimenti stranieri". Occorre creare le condizioni affinché tale vocazione si possa esprimere a livello di collegamenti, in una "rete" di connessioni che uniscono aree produttive, aree di consumo, a pochi, efficienti nodi logistici, tra i quali i porti ricoprono un ruolo essenziale. Bisogna fare "scelte", accompagnate da investimenti. Un'opzione finora sempre rimandata a "domani".