

Primo piano:

• **Riforma dei Porti**

(L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, Ansa)

Dai porti:

Trieste:

"...Ten- T Network e Autostrade del Nare, evento a Trieste..."
(L'Avvisatore Marittimo)

"...Triesate, intesa da 70 milioni per le ferrovie..." (L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

"...Cent'anni fa nasceva Porto Marghera..." (Il Piccolo)

"...Patto Costa- Medov sulle crociere..." (Il Secolo XIX)

"...Sensori di visibilità sul canale Malamocco..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Odone:2Genova riparta da diga e Terzo Valico..." (L'Avvisatore Marittimo)

Ravenna:

"...Confindustria Romagna, ok Rossi presidente Ap Ravenna..." (Ansa)

Livorno:

"...Porto cresce, ecco i numeri..."

(Il Tirreno.it, La Nazione LI, Il Tirreno, L'Avvisatore Marittimo, Il Nautilus, Informatore Navale, Ansa, Corriere Marittimo,)

"...Logistic Academy: convegno con Grieco, Marcucci e Russo..."

(La Nazione LI, L'Informatore Navale)

"...Livorno e Tunesi firmato l'accordo-novità su sicurezza..." (Il Tirreno)

"...Gallanti, successi ed errori..."

(La Gazzetta Marittima,)

"...L'Autorità portuale di Livorno replica alle accuse di Lucarelli..."

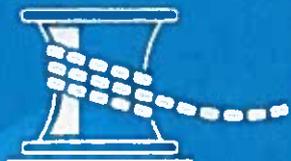
(La Gazzetta Marittima)

"...Welfare e partecipazione convegno al Propeller..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Ancona:

"...Traffici in crescita del +7% nel 2016..." (Corriere Marittimo)



Civitavecchia:

"...il Ministro Delrio alla posa della prima pietra..."

(Civonline)

"...Di Majo incassa ok della Camera..." (Avvisatore Marittimo)

Napoli:

"...Spirito non passa al Senato..." (Avvisatore Marittimo)

"...Servizi intermodali per migliorare Competitività porto di Napoli..."

(Il Nautilus)

"...Di Majo incassa ok della Camera..." (Avvisatore Marittimo)

Brindisi:

"...Esoneri da accise formalità per io rifonimenti..." (Il Nautilus)

Taranto:

"...Il lavoro nel porto e il rilancio con le "Autostrade del Mare..."

(La Gazzetta di Taranto, Taranto Sera, Il Nautilus, Ferpress)

"...Infrastrutture "nuove" pure in Puglia e Basilicata..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Porto, gli esuberanti scendono Ora si apre un'altra partita..."

(Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime, L'avvisatore Marittimo, Ansa)

Catania:

"...Ecco Land alla Nuova Dogana..." (La Sicilia)

Palermo:

"...Grandi Navi Veloci, prua su Palermo..." (Il Secolo XIX)

Focus:

- **L'America di Trump divide anche i big dello shipping**

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

«Porti, l'Italia si apre a una nuova visione»

«L'abolizione dei comitati? Favorirà trasparenza nei rapporti tra pubblico e privati»

«La riforma del sistema portuale contiene molte più novità di quelle che sono state evidenziate». Per Luigi Merlo, ex presidente dell'Autorità portuale di Genova e attuale consigliere del ministro Graziano Delrio per la portualità e la logistica, gli scali italiani potranno, d'ora in avanti, contare su «una programmazione di carattere nazionale e allo stesso tempo avere una maggiore autonomia locale». «Si apre una nuova visione sostiene Merlo, tra i protagonisti della terza edizione del Forum Shipping & Intermodal Transport in linea con quelle che sono le necessità governative a livello italiano ma anche europee. Quali saranno i principali vantaggi che questa riforma porterà al settore? «Partiamo dai piani regolatori portuali. Sono state introdotte alcune linee guida, e questo permetterà di ottenere un quadro completo e preciso a livello nazionale, in modo tale da avere, anche solo simbolicamente, un piano regolatore per l'intero comparto su tutto il territorio. Questo eviterà la realizzazione di strutture e terminal con più capacità di quella che richiede il mercato, ma soprattutto eviterà lo sperpero di fondi pubblici». E le nuove Autorità di sistema portuale? «Garantiranno un quadro più ampio di quelle che sono le reali

esigenze dei singoli porti: si avrà una visione allargata delle prospettive di crescita, gli interventi da attuare e i margini di sviluppo. Prendiamo il caso di Genova e Savona: con la nuova Authority che farà capo a Palazzo San Giorgio, i due scali si candidano a diventare il più importante punto di approdo nel Mediterraneo». Quindi, nel caso ligure, sia Genova che Savona, potranno avere solo vantaggi da questo cambiamento? «Direi proprio di sì, a partire dal fatto che si dovrà ragionare come se queste due realtà fossero un unico porto. Ci potranno essere benefici evidenti, non solo dal punto di vista dello sviluppo del traffico merci, ma anche per quanto riguarda la movimentazione passeggeri, sia per i traghetti che per le navi da crociera. Poi, è chiaro che molto dipenderà dal resto: mi riferisco, ad esempio, alla realizzazione di un'infrastruttura fondamentale e attesa da tempo come il Terzo valico dei Giovi». Lei è stato presidente dell'Autorità portuale del capoluogo ligure per quasi otto anni. Come giudica l'andamento del porto in questi ultimi mesi? «Credo che l'ammiraglio Giovanni Pettorino, nel ruolo di commissario, abbia fatto un ottimo lavoro. Grazie a interventi programmati nel passato, come i dragaggi, i traffici hanno fatto registrare numeri positivi e più in generale lo stato di salute dello scalo credo sia assolutamente buono. Adesso toccherà al nuovo presidente Paolo Emilio Signorini guidare

- segue

nel modo giusto non solo il porto di Genova, ma allo stesso tempo anche quello di Savona». Torniamo alle novità introdotte da questa riforma: parliamo di sportello unico, abolizione dei comitati portuali e stop alle partecipazioni in società private da parte delle Authority. «Lo sportello unico doganale, del quale si parla ormai da molto tempo, permette una circolazione e uno sdoganamento molto più veloce per quanto riguarda tutte le tipologie di merci e questo consente ai porti italiani di recuperare terreno nei confronti di quelli che sono i nostri principali competitor. Se guardiamo invece all'abolizione dei comitati portuali, il passaggio consentirà di avere ruoli definitivi tra pubblico e privati, mentre lo stop a partecipazioni da parte delle Authority, salvo alcuni casi, eviterà che si possano ripresentare errori già fatti in passato. Infine, sempre a livello nazionale, è necessario ricordare l'introduzione dei tavoli di partenariato, che rappresenteranno le categorie portuali». Si assottiglia il divario con i porti del Nord Europa? «Gli scali del Nord Europa hanno un modello molto diverso dal nostro, e continueranno ad averlo. Quello che noto invece, è che questa riforma ha riscosso un grande interesse a livello europeo: è stata studiata e analizzata anche da altri Paesi e questo significa che qualcosa di nuovo è stato realmente fatto». Che cosa manca ancora? Davvero è stato fatto tutto il possibile? «Francamente non vedo punti negativi, e neppure gravi lacune. Anche se è bene ricordare che essendo un decreto collegato alla riforma Madia, chi ha studiato questi cambiamenti ha potuto interferire solo su materie di stretta competenza. Novità più ampie per quanto riguarda il lavoro in banchina e l'intero settore della logistica infatti, potranno arrivare solamente in un secondo momento. Ma per la nuova governance dei porti italiani direi che al momento nulla è stato lasciato al caso».

GIAN ENZO DUCI, PRESIDENTE DI FEDERAGENTI

«L'Italia non dimentichi le dinamiche mondiali»

«Il Paese ha bisogno di un piano di sviluppo dell'intero settore della logistica»

Non solo riforma dei porti. Per Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi italiani, il trasporto marittimo, e più in generale l'intero mondo della logistica a livello internazionale, stanno vivendo un periodo di forte cambiamento che sta radicalmente cambiando le regole che per anni hanno tenuto in piedi questo sistema. Una fase di transizione dovuta ai grandi mutamenti macroeconomici, che sta mettendo a dura prova anche gli operatori italiani che operano nel settore dello shipping, tra cui decine di aziende associate a Federagenti. «La riforma del sistema portuale - spiega Duci - cambierà certamente i nostri scali nazionali che diventeranno, con le nuove regole, in un certo senso un vero e proprio terminale del ministero dei Trasporti. Ma dobbiamo avere una visione più ampia: chi lavora in questo comparto non può trascurare il fatto che oggi sono gli scenari economici mondiali che

stanno rivoluzionando la nostra professione. Stiamo vivendo un periodo di svolta, e anche di grosse difficoltà, perché se il commercio continua a crescere i traffici via mare stanno invece subendo un pesante rallentamento, che mai si era visto negli ultimi anni».

Per il numero uno degli agenti italiani, che sarà tra i protagonisti del 3° Forum Shipping & Intermodal Transport - evento che si terrà lunedì 21 novembre a Palazzo San Giorgio, a Genova -, la domanda di trasporto via mare sta crescendo a livelli più bassi rispetto al passato, e molti Paesi stanno cercando di difendere i propri carrier nazionali da possibili fallimenti.

«L'Italia - sottolinea il presidente di Federagenti - è forse uno dei pochi Stati con una vocazione manifatturiera che non ha ancora capito l'importanza di avere una propria catena logistica, ma continua a vendere il prodotto fine a se stesso. E tutto questo rappresenta certa-

mente un limite per quelle che sono le nostre attività, soprattutto in un momento economico di grandi cambiamenti come quello che stiamo attraversando da qualche tempo a questa parte». Un scenario internazionale, quello che raffigura oggi il trasporto marittimo, che proprio in questi mesi sta affrontando, dopo il crollo della compagnia sudcoreana Hanjin, il capitolo dei grandi cambiamenti e delle fusioni tra compagnie armatoriali. Le linee continuano a fondersi creando agglomerati sempre più grandi - il caso dei cinesi che hanno unito China Shipping a Cosco - o pensano ad acquisizioni che mettano insieme le forze (Cma-Cgm con Apl e la vicenda di Lasc e Hapag-Lloyd).

«L'Italia - aggiunge il numero uno degli agenti marittimi - ha assolutamente bisogno di un piano di sviluppo per l'intero settore della logistica, che non comprenda solamente quello che è il trasporto marittimo e il mondo portuale». «Mi

auguro che in questo senso - sottolinea Duci - la riforma studiata dal ministro Delrio possa dare al governo una visione nazionale di quelle che sono le reali esigenze delle imprese che operano in questo comparto, così da avviare una serie di interventi che possano portare il nostro Paese e le nostre aziende a competere a livello globale». Per quanto riguarda invece più nello specifico la figura, in Italia, dell'agente marittimo, Federagenti sta lavorando perché approdi in Parlamento un disegno di legge in grado di modificare una legge professionale ormai vecchia di quarant'anni. «Servono nuove regole - chiude Duci - e quelle che oggi interessano la nostra professione ormai non sono più al passo con i tempi. I nostri uffici hanno già individuato i punti principali che dovrebbero essere modificati e le introduzioni da proporre. Mi auguro davvero che questo aggiornamento, per noi essenziale, possa avvenire quanto prima».



Gian Enzo Duci

INTERVISTA A FRANCO MARIANI, VICEPRESIDENTE DI ASSOPORTI

«Una buona riforma, con qualche rischio»

«Sarebbe stato meglio evitare accorpamenti tra porti di regioni diverse»

«La governance dei porti è stata la prima parte, adesso per il governo c'è il momento di mettere in atto gli altri contenuti del Piano Nazionale della Logistica». Franco Mariani, vicepresidente di Assoporti, ancora per alcuni giorni numero uno dell' **Autorità portuale del Levante** - che raggruppa al suo interno gli scali di Bari, Barletta e Monopoli - commenta così il primo passo in avanti della riforma del sistema portuale italiano voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, creata in attesa di lasciare il posto, tra un paio di settimane, al suo successore.

Nessun ruolo, essendo pensionato, alla guida di uno scalo italiano. Mariani, ha deciso di lasciare il mondo dei porti?

«Farò altro. La portualità è stata tanta parte della mia vita. E alla mia età è anche bello dedicarsi a nuovi progetti. In tutti questi anni credo di avere fatto molto, anche se non sta a me giudicare».

Il ministero dei Trasporti ha lavorato bene con questa nuova riforma? Quale è il suo giudizio?

«Sicuramente si è fatto un bel passo in avanti, e sotto questo aspetto sono piuttosto contento. Anche se a mio giudizio, con questa nuova governance, c'è un rischio da non

sottovalutare, soprattutto dove sono stati fatti accorpamenti tra porti di regioni differenti. Ma non solo».

E quale sarebbe questo rischio?

«Chi avrà il ruolo di presidente, in qualsiasi scalo, dovrà essere una figura forte, capace di prendere decisioni importanti anche se spesso si troverà a confrontarsi con spinte contrapposte: da una parte il ministero dei Trasporti e dall'altra gli enti locali rappresentati nei comitati di gestione delle AdSP. Quella del governo sarà una regia molto più forte rispetto al passato con compiti di indirizzo oltre che di vigilanza, ma allo stesso tempo resteranno quei localismi territoriali che si sono manifestati anche in occasione dei processi di accorpamento. Il presidente dovrà lavorare senza farsi condizionare da spinte particolari, ma con questo nuovo sistema non sarà certamente cosa facile. E proprio per questo motivo servono figure capaci, competenti e che conoscano bene il settore per coprire al meglio questi ruoli. Se tutto questo non dovesse accadere, in alcuni territori, potrebbe verificarsi una paralisi, una preoccupante situazione di stallo».

Le Autorità portuali sono state ridotte. Si poteva fare qualche

taglio in più oppure va già bene così?

«Probabilmente sì, era possibile effettuare qualche altra riduzione. Ma non credo che sia questo il vero punto sul quale focalizzarsi. Per quanto mi riguarda, avrei comunque preferito se fossero evitati gli accorpamenti tra porti di regioni differenti. E credo che, almeno inizialmente, questo fosse anche il pensiero del governo. Ma con il passare dei mesi, poi, hanno probabilmente vinto alcune pressioni fatte a livello locale. Di questo non ha colpa il ministero».

Tutto questo favorirà una gestione difficile delle nuove Autorità di sistema? Ci saranno problemi su dove investire e quali decisioni prendere?

«Potrebbe capitare, soprattutto quando si entrerà nel merito delle scelte da fare. La nuova **Autorità portuale**, in quanto ente, dovrebbe essere vista come un'unica bandiera, un solo porto che deve attirare traffici, valutare gli investimenti da fare e dialogare con tutti gli enti locali, operatori e terminalisti che fanno parte della comunità portuale. Anche se al suo interno sono raggruppati due scali, magari di regioni differenti. Ripeto, avrei preferito

un unico sistema per tutti i porti di ogni singola regione: si sarebbero certamente evitati problemi che sono quasi certo, con questa disposizione, alla lunga verranno fuori».

Quando lascerà il suo ruolo alla guida dell'Autorità portuale del Levante?

«Ormai è questione di giorni, se tutti i passaggi saranno veloci». Il 2016 è stato, fino a questo momento, un anno di forte crescita per il porto di Bari.

«Ormai lo scalo è un punto fermo del sistema trasportistico dell'Europa Meridionale con i suoi collegamenti feeder, regolari e ben strutturati, per Gioia Tauro, Pireo e Damietta/Port Said che consentono alle aziende dei territori pugliesi e lucani di poter far giungere le proprie merci in qualsiasi parte del mondo con rapidità e costi contenuti. La forte ripresa del traffico passeggeri e merci verso l'Albania, poi, conferma ancora una volta che il nostro impegno a sostegno del traffico ro-ro era più che giustificato. Il dato di crescita sul segmento crocieristico restituisce infine al porto il ruolo che merita nel panorama regionale pur nelle difficoltà di un mercato che attende di conoscere le scelte infrastrutturali per risolvere la problematica delle limitazioni alle grandi navi a Venezia».



PARLA L'EX SOTTOSEGRETARIO, OGGI PRESIDENTE DI SAIMARE

Giachino: «Gli sforzi non bastano, il Nord Europa continuerà a essere più competitivo rispetto ai nostri porti»

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ideato dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, è secondo Bartolomeo Giachino – presidente della società Saimare e responsabile nazionale trasporti e logistica di Forza Italia – per gran parte simile «al Piano della logistica di qualche anno fa, quello che porta la mia firma e che ho ideato dopo anni di incontri con gli operatori del settore».

Giachino, quindi il suo giudizio su questa riforma è positivo?

«Ci sono delle differenze, che nello specifico danneggiano soprattutto il porto di Genova. E poi, punto decisamente importante, in questo piano la logistica italiana resta debole perché la manifattura continua a vedere al trasporto franco fabbrica, mentre nel mio piano si parlava espressamente di passare al trasporto franco destino. Ma di quest'ultimo e importante cambiamento, nel progetto di Delrio non c'è assolutamente traccia: la nostra logistica continuerà ad essere debole».

Quali saranno le conseguenze?

«Il sistema italiano si muoverà ancora come una tartaruga, mentre i porti del Nord Europa, Rotterdam

in particolare, vanno sempre più veloci e comono come lepri. Se poi teniamo conto che lo scalo olandese sta facendo la corte a molte imprese del nostro Paese vista l'entrata in funzione del tunnel del Gotardo, allora possiamo dire che l'Italia, se non facciamo qualcosa, resterà sempre dietro i propri competitor».

Che cosa pensa invece della riduzione del numero delle Autorità portuali e degli accorpamenti tra scali?

«Prendiamo il caso della Liguria: il porto di Savona sarà unito a quello di Genova, invece La Spezia andrà con Carrara. Secondo il mio progetto invece, le Autorità portuali sarebbero rimaste tutte, ma con la creazione di sette macro-aree regionali. I tre porti liguri dovevano andare assieme, per poter raggruppare così sull'intero sistema logistico che riguarda il territorio. Invece, ancora una volta si faranno investimenti che non terranno conto delle reali esigenze di una specifica area geografica».

In che senso?

«Non ci sono solamente i porti. Qui entrano in gioco la ferrovia, le autostrade e gli interporti. Un'unica visione per una regione

come la Liguria avrebbe certamente portato maggiore efficienza. Invece si è deciso di fare diversamente».

Quindi si è fatto poco rispetto a quelle che erano le aspettative, soprattutto degli operatori?

«Certamente non si è fatto abbastanza, e questo è sotto gli occhi di tutti. E il risultato sarà quello che gli scali del Nord Europa continueranno a sottrarre traffici alle banchine italiane. Genova resta il primo porto del nostro Paese ma le sue potenzialità sono ancora oggi non pienamente sfruttate».

Di cosa, secondo lei, questa riforma non ha tenuto conto?

«Nell'economia globale la velocità delle scelte e delle decisioni è un'esigenza vitale, oggi più che mai. L'Italia, insieme a Cipro e alla Grecia, non lo ha ancora capito. E negli ultimi anni ha perso da un lato un quarto del suo comparto manifatturiero e dall'altro non ha recuperato neppure un metro nel suo divario infrastrutturale e logistico con altri Paesi europei. Eppure l'economia mondiale e il commercio internazionale sono il più grande motore di sviluppo contemporaneo. Ma il commercio e gli

scambi basano la propria forza anche sulle infrastrutture di trasporto e la logistica».

Perché non si è osato di più?

«L'Italia, con i suoi porti e la sua lunga tradizione nello shipping, se fosse meno litigiosa, potrebbe fare di più. Se solo si riducesse della metà l'inefficienza del sistema logistico, il Pil del nostro Paese potrebbe crescere, a parità di condizioni, di almeno un punto percentuale l'anno».

Che cosa occorre?

«E' necessario che nel mondo dei trasporti e della logistica torni lo spirito di squadra e si rinnovino sempre di più i servizi che si offrono al mercato. Questo è l'unico modo per uscire da una lunga fase di decrescita e stagnazione».

La politica ha fatto abbastanza per questo settore?

«Abbiamo visto che dopo cinque anni di riforme, o presunte tali, il Paese non riesce a crescere neanche ai livelli della media europea. Siamo indietro e continuiamo a perdere terreno: lo dicono i numeri, non è una semplice affermazione del sottoscritto. Proprio per questo motivo serve una maggiore attenzione, da parte della politica e anche del mondo dell'informazione, nei confronti delle reti di trasporto, della logistica e più in generale verso tutta l'economia legata al mare».



Il Secolo XIX

GENOVA, POSTI ESAURITI PER LA TERZA EDIZIONE DEL CONVEGNO

Nuova portualità italiana, oggi il Forum a Palazzo San Giorgio

GENOVA. Posti esauriti e grande attesa per la terza edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport", in programma questa mattina a Palazzo San Giorgio, sede della Port Authority di Genova.

L'evento, organizzato dal Secolo XIX e dalla testata online The MediTelegraph, quest'anno è interamente dedicato alla riforma della legge 84/1994. "Ripensare il futuro dei porti", il titolo del Forum, che si articolerà in due distinte sessioni di lavoro. La prima sarà introdotta e moderata da Gian Enzo Duci, numero uno di Federagenti: sul palco siederanno Giovanni Toti (presidente della Regione Liguria), Pasqualino Monti (presidente di Assoport), Zeno D'Agostino (presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico Orientale), Rodolfo Giampieri (presidente designato dell'Adsp Adriatico Centrale) e Paolo Emilio Signorini (presidente designato Adsp Mar Luigi Merlo, uno dei relatori Ligure Occidentale). Le conclusioni del confronto saranno affidate a Luigi Merlo, consigliere del ministro Delrio. La seconda parte della mattinata sarà introdotta, alle 11, da una relazione di Paolo Guglielminetti, associate partner di PwC, dal titolo "Attese e ruolo degli operatori dopo la riforma della portualità": la successiva tavola rotonda sarà presieduta da Fabrizio Vetosi, direttore generale di Venice Shipping & Logistics, che avrà al suo fianco l'ammiraglio Giovanni Pettorino (comandante del porto di Genova), Filippo Delle Piane (vice presidente Ance), Mino Giachino (presidente Saimare), Marco Mutti (Banca Imi), Alessandro Pitto (presidente Spediporto) e Alberto Torrazza (studio legale Nclm).

«Le nuove Autorità? Garantiranno un quadro più ampio di quelle che sono le reali esigenze dei singoli porti: si avrà una visione allargata delle prospettive di crescita, gli interventi da attuare e i margini di sviluppo - spiega Luigi Merlo in un'intervista disponibile su www.themeditelegraph.it - Prendiamo il caso di Genova e Savona: con la nuova Authority che farà capo a Palazzo San Giorgio, i due scali si candidano a diventare il più importante punto di approdo nel Mediterraneo».

Le iscrizioni all'evento hanno già raggiunto la capienza massima della sala e sono chiuse.

Delrio, Con la logistica tedesca l'Italia sarebbe la prima potenza industriale d'Europa

Lavoriamo per ridurre questo gap



(ANSA) - ROMA, 18 NOV - "Se l'Italia avesse la logistica tedesca sarebbe la prima potenza industriale d'Europa perché i tedeschi hanno trasformato la logistica da costo per le imprese a leva del successo industriale. Lavoriamo per ridurre questo gap: dico da tempo che le infrastrutture devono essere anzitutto al servizio degli hub industriali e turistici e sulla base di questo criterio prioritario vanno programmate e selezionate". E' quanto afferma in una intervista al Sole 24 Ore il ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio che aggiunge: "Intanto abbiamo cominciato a incentivare i servizi logistici che possono dare efficienza al sistema: il "ferrobonus" e il "marebonus" sbloccati finalmente da Bruxelles per far salire gli autotrasportatori sul treno e sulle navi; un miliardo di euro di investimenti delle Fs con la riduzione da otto società cargo a una; il potenziamento dei retroterra portuali; la creazione di fast corridor come quello che abbiamo aperto per Ikea da Piacenza al porto di La Spezia; il pre-clearing e le semplificazioni doganali che stanno suscitando molto interesse anche fra gli operatori stranieri, tedeschi in primis". "Dal 2018, inoltre - fa anche sapere - le merci potranno usare la rete Alta velocità, un passaggio decisivo per centrare l'obiettivo che ci siamo dati di spostare il 50% del traffico merci sulla ferrovia in cinque anni". Delrio parla anche delle opinioni di bilancio diffuse dalla Commissione europea sui conti italiani. "Non vedo segnali nuovi, è la solita valutazione, riflettono un'interlocuzione che va avanti da alcuni mesi con gli stessi criteri e solo in Italia queste tappe vengono drammatizzate. Piuttosto colgo positivamente la svolta di Juncker sulla politica di bilancio più espansiva, mi pare che faticosamente Bruxelles stia facendo passi verso le posizioni che noi abbiamo indicato da tempo" ma, avverte, "per accelerare queste politiche e dare le risposte veloci oggi necessarie, dobbiamo anzitutto rivedere parametri vecchi di 35 anni come l'output gap che non solo penalizzano noi, ma irrigidiscono ancora quella politica di bilancio europea dentro vecchie gabbie".

ALLA FINE DI MARZO 2017



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porto di Trieste

Ten-T Network e Autostrade del mare, evento a Trieste

“*MoS, the Maritime Dimension of Ten-T Network*” è il titolo della Conferenza organizzata da *The MediTelegraph* e *On the Mos Way* con lo scopo di creare opportunità di confronto e discussione a proposito delle politiche comunitarie sulle Autostrade del Mare. L'evento si svolgerà a fine marzo nei locali della Stazione Marittima di Trieste in cooperazione con l'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Orientale e la Regione Friuli Venezia Giulia.

Il *Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan* rappresenta

l'insieme delle linee guida di sviluppo delle Autostrade del mare, e si basa su tre elementi fondanti: l'ambiente, l'integrazione del trasporto marittimo all'interno della catena logistica, la safety collegata all'elemento umano nella gestione del traffico.

In occasione della Conferenza di Trieste saranno illustrate le opportunità di accesso a una serie di finanziamenti relativi al Cef (*Connecting Europe Facility*).

L'agenda e i termini di partecipazione all'evento saranno disponibili nelle prossime settimane sul sito www.themeditelegraph.com

Accordo Rfi, Ap, Regione

Trieste, intesa da 70 milioni per le ferrovie

Roma. È stato firmato martedì scorso a Roma da Regione Friuli Venezia Giulia, Rete ferroviaria italiana e porto di Trieste un protocollo d'intesa che punta a migliorare i collegamenti ferroviari da e per lo scalo giuliano, aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro e garantire un autentico trasporto cargo intermodale e sostenibile da e verso i mercati del resto d'Europa e del Mediterraneo.

Il documento è stato sottoscritto dal presidente della Regione, Debora Serracchiani, da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e da Maurizio Gentile, amministratore delegato e direttore generale di Rfi.

L'accordo consentirà di potenziare il collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che interessa il nuovo Piano Regolatore dell'area di Campo Marzio e la connessione con le aree portuali del Punto Franco Nuovo. L'investimento economico complessivo è di 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dall'Autorità di sistema portuale.

In dettaglio, Rfi progetterà e realizzerà gli interventi per migliorare il collegamento del porto con la rete nazionale, mentre **il Authority** portuale sono affidati i lavori di adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del porto. La Regione avrà invece il compito di supervisionare e controllare tutte le attività previste.

Al termine degli interventi, le merci transitate dal porto di Trieste potranno interrettare due dei quattro Core Corridor Ten-T europei che attraversano

segue in ultima pagina

Trieste e ferrovie

sano l'Italia: quello Mediterraneo, che collega la penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste, e il Corridoio Baltico-Adriatico, che collega importanti porti italiani come Ravenna e Trieste all'Austria e ai mercati del Nord Europa.

Cent'anni fa nasceva Porto Marghera Così l'industria mutò la laguna

di GIULIANO SEGRE

I cento anni di Porto Marghera di cui ricorre quest'anno appunto il secolo della fondazione, una vera e propria rivoluzione industriale per la laguna di Venezia, partono da lontano: da quando la modernità ha fatto la sua irruzione in laguna. Un arrivo improvviso e imprevisto: la Venezia dell'Ottocento si era persa molti degli stimoli innovativi dell'epoca: i francesi, gli austriaci, i piemontesi ne avevano percorsi gli ambiti territoriali, ormai abbandonati dalla cartura politica dei secoli della Serenissima.

Con la caduta politica si era smorzata anche la capacità locale di tenere il passo con la crescita del mondo moderno. Da un lato la assoluta carenza di esperienza ingegneristica, a partire dalla macchina a vapore: non solo il fenomeno delle catene a sbarrare il Canal Grande ai vaporetta, ma anche la cessione alla tecnologia e ai capitali stranieri dell'intervento ferroviario, ponte lagunare compreso, dell'industria molitoria e della meccanica fine (gli esempi dei molini Stucky e Jungheans). Dall'altro la normalizzazione dei servizi, non solo finanziari, che allargarono la modernizzazione: è il caso della Cassa di Risparmio di Venezia, fondata nel 1822 dal Podestà di nomina austriaca, che venne a sostituire con beneficio collettivo i Banchi e i Monti cinquecenteschi.

Su iniziativa francese nascono in quegli anni alcuni luoghi di alta cultura cittadina, ma solo nel 1868 il Regno d'Italia apre a Ca' Foscari la prima Università, fino ad allora lasciata *extra moenia* in Padova; poi nel 1895 venne fondata dalla città di Venezia stessa la Biennale. E si apre il nuovo secolo. Ma il primo gennaio del 1900 trovava i veneziani ormai agli sgoccioli, dopo la grande civiltà che già l'Illuminismo aveva portato altrove. Tanto in difficoltà da accettare il grande progetto di Porto Marghera con un entusiasmo incomprensibile rispetto alle vicende bell'che in atto a pochi chilometri di distanza.

A partire da quel 1917 il porto e la zona industriale decollano con forza e Porto Marghera connota di sé la economia veneziana: per tutta la parte



Una veduta di Porto Marghera dal centro storico di Venezia

Venezia, dopo la decadenza dell'Ottocento accolse con entusiasmo il progetto, nonostante la guerra infuriasse lì vicino. Quella trasformazione resta tuttora irrisolta

centrale del secolo Ventesimo. La raccolta e la specificazione dei numeri di questa storia di crescita impetuosa e di altrettanto veloce deindustrializzazione sono storia e materia per le commemorazioni.

Qui vale la pena di tentare una prima chiave di lettura: oggi come allora tutto è cambiato. Come Campoformido diede origine nel 1797 alla rovina ottocentesca del popolo veneziano, l'avvio nel 1917 di Porto Marghera è lo snodo verso la modernità di una città differente che attraverso tutto il Novecento sfocia in una realtà più grande ed europea. L'avvento delle fabbriche, della ingegneria complessa, non solo meccanica, agirono come una grande turbina capace di muovere la raccolta di materie prime e la fornitura di semilavorati da e per mercati anche lontani, lasciando sul territorio di insediamento conseguenze inattese. La grande fabbrica, capace di occupare decine di migliaia di addetti, connotando di sé la vita quotidiana di tutti, produce prima un effetto amministrativo nella costituzione formale della grande Venezia. Per

la prima volta il contesto comunale si apriva a territori ben più ampi: il fenomeno di aggregazione di entità comunali minori nel contesto della "grande città", sancito dalle norme amministrative degli anni venti; poi in continuazione un effetto migratorio interno, sia fra diversi ambiti cittadini, sia e soprattutto dalla campagna alla città.

In fine, quando questa ambiva rallentando, la grande e devastata e marea del 1966 diede nuovo impulso all'esodo, svuotando definitivamente la città lagunare, cogliendo la fine della spinta espansiva di una zona industriale ormai esausta e allargando la città vera con due modalità: una amministrativa, fino ai confini provinciali, costituendo la Città Metropolitana delle leggi, l'altra effettiva, la Venezia metropoli degli studi Ocse, senza linee di confine e con una demografia millonaria, accentrata su Mestre. Questa città informale, costruita dagli spostamenti non solo per lavoro, ma anche per il commercio, per la cultura e per la vita quotidiana, si dovrà confrontare col 21° secolo, quando a spostarsi saranno soprattutto le idee e i servizi digitali, mentre il territorio diventerà indifferenziato rispetto alle localizzazioni di qualsiasi tipo, salvo quelle della qualità.

In questa dimensione urbana Venezia, la città della grande storia, costituirà per ancora per molto tempo un faro di storia e di cultura. Poi sarà quella che gli uomini faranno.

GIULIANO SEGRE

LA RETE SI COSTITUIRÀ L'ANNO PROSSIMO, IL MODELLO È QUELLO DEL SETTORE CONTAINER

Patto Costa-Medov sulle crociere

Dalla joint venture nasce un'unica agenzia per i porti da Marsiglia a Venezia

GENOVA. Il Investimenti, la società della famiglia genovese Schenone, è in procinto di siglare un accordo per la costituzione di una joint venture con la compagnia di navigazione Costa Crociere. La nuova società, che si chiama Costamed Ship Services, svolgerà servizi di agenzia marittima per le navi della compagnia genovese e quelle della controllata tedesca Aida Kreuzfahrten che toccano in porti lungo la costa da Marsiglia a Venezia, oltre a quella della Corsica.

L'accordo, che sarà operativo da gennaio del prossimo anno, è innovativo per il settore perché applica uno schema sin qui sperimentato su vasta scala solo nell'ambito del trasporto marittimo di container: un singolo agente, che generalmente dalla sede centrale coordina una rete di uffici periferici o sub-agenti all'interno del perimetro nazionale, partecipato da quote dell'armatore che variano a seconda degli accordi tra i soggetti interessati.

Questo tipo di struttura - con le intuibili differenze dovute al tipo di business trattato - può in effetti essere applicato anche nell'ambito delle crociere, o perlomeno in quelle aree geografiche dove le rotte e i porti sono da più tempo consolidati: fino a questo momento tuttavia è

stato prediletto un modello tradizionale tra agente e armatore locale.

Le compagnie però puntano alla standardizzazione di costi e procedure: dunque avere nei porti un unico soggetto, o un soggetto comunque coordinato da una rete agenziale - per di più, partecipata dalla stessa compagnia - diventa o dovrebbe diventare un elemento di certezza e fluidità operativa.

L'agente è in estrema sintesi quel soggetto che si fa mediatore tra la nave e il porto dove questa ormeggia, occupandosi delle richieste dell'armatore - rifornimento di carburante, approvvigionamento alimentare, scarico dei rifiuti, provveditoria, pezzi di ricambio, sbarco e imbarco del personale - e del disbrigo delle pratiche burocratiche necessarie allo stazionamento in porto.

In quest'ottica quindi si inseriscono i patti tra Medov e Costa, che se dovessero essere confermati, costituirebbero una significativa rivoluzione nel settore, aprendo - se il sistema dimostrerà di funzionare - nuovi movimenti in un mercato già in fermento.

La rete di Costamed in questo momento si sta costituendo: Medov è già agente di Costa nei porti di Venezia e Civitavecchia, si appresta a diventarlo in quello di Livorno,

ed è stata partner della compagnia di navigazione tra il 2012 e il 2014, durante le operazioni di recupero del relitto della nave "Concordia".

Negli altri porti italiani e francesi operano diverse agenzie marittime, che quindi passeranno dal contratto con Costa Crociere (generalmente annuale) a quello con Costamed.

Sotto il profilo operativo, la nuova Costamed il prossimo anno dovrebbe gestire circa 1.000 toccate nave in una trentina di porti. L'accordo - che entrambe le parti non confermano, perché a quanto risulta la trattativa deve ancora essere conclusa - è tra aziende genovesi, ma la sede di Costamed sarà nel centro geografico della flotta Costa Crociere, quindi a Savona. In particolare, dalle indiscrezioni che risultano al *Secolo XIX*, il nocciolo della società sarà l'attuale agenzia Saidelli, oggi controllata da un'altra famiglia genovese, il gruppo Cosulich, per un organico complessivo di una quindicina di persone.

Di Costamed sarà presidente Giulio Schenonc, già amministratore di Medov, mentre ancora non è stata delineata la figura dell'amministratore delegato.

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

ALBERTO QUARATI

- segue

5.500

chilometri
la costa su cui opera
la nuova agenzia

1.000

toccate nave
gli approdi gestiti
da Costamed nel 2017

30

porti
gli scali dove sarà
operativa Costamed



Una nave della Costa Crociere entra nel porto di Savona

La Gazzetta Marittima

Sensori di visibilità sul canale Malamocco

Cinque centraline misurano le condizioni visive – La collaborazione della Capitaneria



VENEZIA – L’Autorità Portuale di Venezia, in collaborazione con gli operatori portuali e la Capitaneria di porto, ha studiato e realizzato una soluzione con l’obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione in caso di scarsa visibilità e di rendere le informazioni disponibili a tutta la flotta e gli operatori. Un lavoro effettuato per limitare al minimo le chiusure del porto di Venezia visto quanto successo nel 2015 quando a causa di forti nebbie la chiusura del porto di Venezia si è verificata in circa 20 gg. La prima azione intrapresa è stata quella di installare 5 centraline costituite da sensori di visibilità lungo il canale Malamocco Marghera, di cui una comprensiva di stazione metereologica. I sensori permetteranno di misurare con precisione del grado di visibilità (intensità nebbia e presenza di banchi lungo tutto il percorso) mentre la stazione meteo fornisce anche dati relativi a direzione e velocità del vento, temperatura dell’aria, umidità relativa e pressione dell’aria. L’installazione è stata completata negli scorsi giorni e oggi gli utenti autorizzati possono consultare i dati in tempo reale su una applicazione dedicata che consente di comunicare le informazioni tramite il segnale internazionale AIS in dotazione a tutte le flotte. Proprio nel “web” sta la novità di Venezia, destinata a fare scuola anche negli altri porti italiani che devono confrontarsi con le restrizioni legate a condizioni meteo marine avverse. L’intero progetto, per un investimento di circa 200 mila euro, è stato realizzato in stretta collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e la CdP di Venezia, con le quali è stato implementato un protocollo di interscambio dati – compatibile con tutti gli standard nazionali e internazionali della navigazione – che consentirà alle navi (e alle compagnie), agli operatori e ai responsabili della sicurezza di sapere sempre e in tempo reale le condizioni meteomarine del porto di Venezia predisponendo l’ingresso in sicurezza. Un lavoro che porterà, dopo la necessaria fase di sperimentazione, anche a valutare le possibili modifiche alle ordinanze di accesso al porto in caso di nebbia per garantire sempre più efficienza allo scalo veneziano.

PARLA IL NUMERO UNO DELLA CAMERA DI COMMERCIO

Odone: «Genova riparta da diga e Terzo valico»

«Ma al nuovo presidente chiederò anche di accelerare sulla privatizzazione dell'aeroporto»

«Il porto deve essere al centro del futuro sviluppo economico di Genova. Ma non solo: al nuovo presidente di Palazzo San Giorgio dirò che è necessario accelerare sulla privatizzazione dell'aeroporto, asset fondamentale che ha enormi margini di miglioramento». Per Paolo Odone, presidente della Camera di Commercio del capoluogo ligure, quello marittimo è certamente il settore sul quale la politica, locale ma anche nazionale, deve maggiormente scommettere per tentare di rilanciare l'intero tessuto produttivo di una città «che ha ormai perso per strada gran parte della propria industria, e che rischia un declino inesorabile senza un vero progetto di rilancio». Secondo il numero uno della Camera di Commercio dunque, perché lo scalo ligure continui ad essere il primo porto italiano, in grado soprattutto di competere con le grandi città del Nord Europa, servono interventi urgenti, a partire dalla realizzazione della nuova diga portuale, opera essenziale «per consentire l'arrivo in banchina delle mega portcontainers da 20 mila ton». «Aggiungo anche la realizzazione del Terzo valico - prosegue Odone

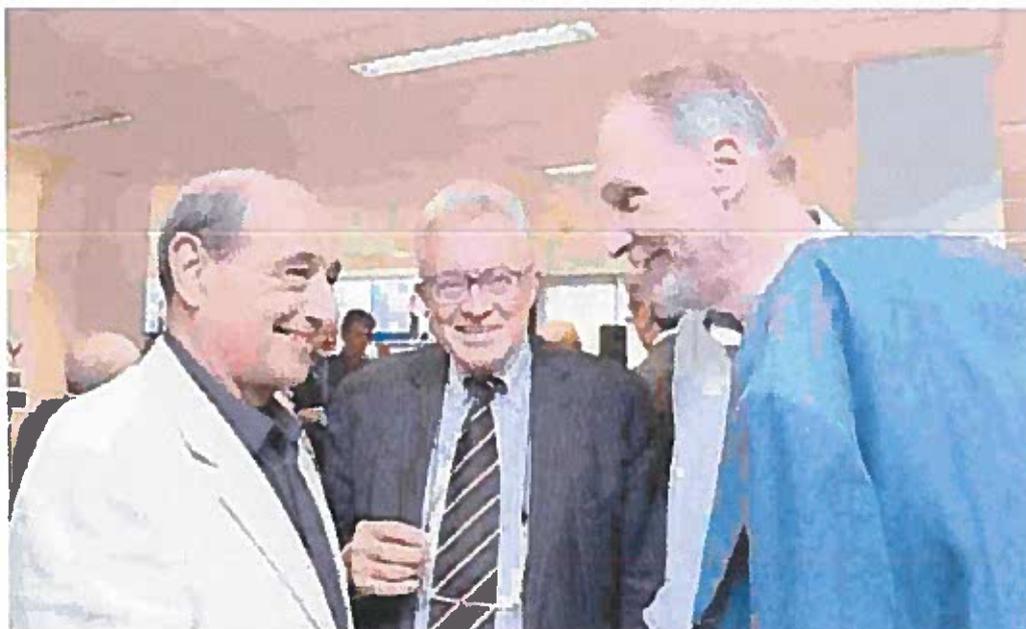
- visto che oggi la maggior parte della merce deve viaggiare via treno e la debolezza della Liguria nel trasporto via ferro è evidente. Parliamo di un'infrastruttura attesa da decenni, che Genova avrebbe dovuto avere a disposizione già da molti anni». Stando alle parole della massima carica della Camera di Commercio, oggi, nonostante il porto rappresenti la prima industria cittadina, non c'è ancora piena consapevolezza del fatto che sia necessario investire nello sviluppo del settore shipping.

«Può sembrare strano ma è evidente che ancora manca questa percezione - dice il presidente - anche se per Genova, non ci sono dubbi, il futuro deve essere questo. Certo, ci sono anche altri campi sui quali investire, a partire dal business incentrato sul turismo, non solo estivo, ma più in generale come possibilità di accogliere nella nostra regione tutti quei cittadini, magari in pensione e provenienti specialmente dal Nord Italia, che preferiscono passare la maggior parte dei mesi dell'anno in un territorio climaticamente accogliente e affacciato sul mare». Porto, container,

traffico merci ma non solo. Per Paolo Odone, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale che raggrupperà lo scalo di Genova e quello di Savona, dovrà consentirgli anche uno sviluppo di attività strettamente collegate a quella portuale: riparazioni navali e nautica in primis. «Proprio per questo motivo - sottolinea il presidente della Camera di Commercio - sarà essenziale che all'interno del progetto del Blueprint venga dato giusto spazio alle industrie che operano nel settore della cantieristica, ma anche alle attività fieristiche e di ormeggio che interessano le unità da diporto».

A tale proposito, i soci di Fiem di Genova in questi giorni stanno lavorando per costituire la "newco" che diventerà la società che gestisce e valorizza l'area della Fiera e dovrebbe avere in mano anche la gestione del Salone Nautico. A breve verrà stabilita la roadmap, per arrivare entro la prossima primavera alla costituzione, una volta verificate tutte le condizioni. Il nuovo soggetto ha già preso forma nella prima riunione degli azionisti a cui hanno partecipato il presidente del-

la Regione Giovanni Toti, il sindaco Marco Doria, gli assessori allo Sviluppo economico e al Bilancio del Comune Emanuele Piazza e Francesco Miceli, il presidente della Camera di commercio Paolo Odone e il segretario generale Maurizio Caviglia. La newco assorbirà il ramo d'azienda dell'organizzazione delle manifestazioni e parte dei dipendenti di Fiera, sarà al 60% pubblica e al 40% privata. Resteranno dentro Regione, Comune e Camera di commercio con quote paritetiche e sarà aperta a Ucina e Nautica Italiana e assorbirà i Saloni Nautici, la società di Ucina che organizza il Nautico di Genova. L'obiettivo dichiarato degli azionisti, tra cui appunto la Camcom di Commercio di Genova, è mettere in campo ogni azione per valorizzare proprio il capoluogo ligure come capitale della nautica, che tradotto significa confermare il Salone Nautico nel 2017, affiancato eventualmente da altri eventi nel Tigulio e far vivere tutto l'anno le aree della Fiera, con un occhio al Blueprint. «Quello del lusso - chiude Odone - è nello specifico il mercato degli yacht, è un settore che continua a dare forti segnali di crescita. E per la nostra città, anche qui, ci può essere sviluppo».



Paolo Odone (al centro) con l'ex sindaco di Genova Giuseppe Perici e Luca Borzari, presidente della Fondazione Palazzo Ducale

Porti: Confindustria Romagna, ok Rossi presidente Ap Ravenna



(ANSA) - RAVENNA, 18 NOV - Daniele Rossi, indicato dal ministro Graziano Delrio e dal presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini come futuro presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, sarebbe una nomina "graditissima" a Confindustria Romagna. Lo ha detto il consigliere dell'associazione degli industriali di Ravenna e Rimini, Giuseppe Rossi, a margine della presentazione del premio Guidarello per il giornalismo d'autore.

Per Rossi, il presidente in pectore è "apprezzato a Ravenna per la sua attività in Rosetti Marino, e ha esperienza in materia portuale, avendo lavorato come responsabile della logistica in Africa per una multinazionale". Quanto alla nomina ufficiale, che ancora non c'è stata, Rossi ricorda che "deve essere ratificata dalle commissioni Trasporti della Camera e del Senato. Ma siamo sicuri che il parere sarà positivo, e che la nomina arriverà a breve".

Il porto cresce, ecco i numeri

Volano traffici ro-ro, auto, crociere e traghetti. Ma nei container il boom è solo nei trasbordi
di Mauro Zucchelli

19 novembre 2016



LIVORNO. Una sfilza di segni "più" per il porto nei primi nove mesi di quest'anno: più 3,4% la movimentazione complessiva (che supera d'un soffio la soglia dei 25 milioni di tonnellate), più 14,4% il numero di navi arrivate, più 5,8% i container (in

-segue

teu), più 13,3% le "autostrade del mare" (in numero di rotabili), più 26,4% i passeggeri dei traghetti, più 18,6% i croceristi, più 24,3% le auto nuove.

L'Authority canta vittoria squademandolo questi dati. Il commissario **Giuliano Galliani** dice sostanzialmente tre cose: 1) i dati confermano «lo stato di buona salute del nostro porto»; 2) in questi anni «abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere nazionale»; 3) «siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici». Prende la rincorsa, insomma, per rivendicare che «una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali».

In realtà, qualche segno "meno" c'è: quasi un punto percentuale il calo delle rinfuse solide (sabbie, feldspati, ecc.); un quarto di punto la flessione delle merci in colli e numero.

Ma a ben guardare dentro i numeri qualche mutamento nelle tendenze salta agli occhi. A cominciare proprio dai contenitori, la tipologia-clou nell'economia della portualità (ma per Livorno superata già da più di dieci anni dal cabotaggio del camion e dei trailer spediti via nave).

È vero che finora a fare da locomotiva dell'impennata delle statistiche dei container sono stati i trasbordi, cioè il container che arriva con una nave, viene sbarcato e poi reimbarcato su un'altra nave senza uscire dal porto. Al netto di quest'aspetto, si registra un arretramento: oltre 7 mila container in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ma quasi tutti vuoti. Quelli pieni, nel periodo da gennaio a settembre, restano grossomodo allo stesso livello di dodici mesi prima ma con un incremento del 3,6% in importazione mentre c'è un calo del 3,2% degli imbarchi. Segno che l'indebolimento potrebbe riguardare anche la capacità dell'industria toscana sul fronte dell'export. Invece i soli trasbordi volano: quasi 28 punti percentuali in più.

Da segnalare che, dopo un periodo in crescita si ma lento, il traffico ro-ro è tornato a crescere in doppia cifra: da febbraio in poi (con l'unica eccezione di luglio per un soffio) l'incremento ha superato il 10%, arrivando al 17% o quasi in aprile e in settembre.

Capitolo passeggeri: il Nord Africa in fiamme tiene i turisti in Sardegna e questo ha fatto volare il dato dei traghetti.

L'ultima sottolineatura riguarda il numero delle navi: torna a crescere, come dicevamo. Ma fra le portacontainer si intravede il limite dimensionale degli spazi fisici del porto: la crescita è quasi tutta nella fascia da 2.500 a 4.500 teu, se si passa alla dimensione superiore c'è già un calo. Darsena Europa, vieni presto...

19 novembre 2016

Impennata dei traffici Nove mesi di segni positivi

I numeri del commissario dell'Authority Gallanti



A FINE MANDATO Il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno **Giuliano Gallanti**



Focus

«Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione - ha detto **Giuliano Gallanti** - che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali»

■ LIVORNO -
NOVE MESI di traffici con bilancio tutto positivo quelli del porto, con 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo + 3,4%. C'è il segno più nei rotabili (+13,3%) nelle auto nuove (+24,3%) nei contenitori (+5,8% in Teu) e nei prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti: +18,6% per le crociere). Secondo **Giuliano Gallanti** siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. «Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione - ha detto - che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali». I contenitori sono a quota 616mila TEU, con un incremento

del 5,8% rispetto all'anno precedente. La previsione guarda alla soglia storica degli 800mila TEU. E' grazie al traffico di trasbordo (cresciuto del 27%) che si registra il maggior aumento.

NEL CAMPO dei rotabili, la movimentazione ha raggiunto oltre 285mila mezzi commerciali in sbarco/imbarco, pari ad un incremento del 13,3% (+33mila mezzi in unità) rispetto a gennaio-settembre 2015. Grazie in particolare all'arrivo di Grimaldi. Livorno potrebbe chiudere il 2016 con circa 380.000 mezzi movimentati, avvicinandosi al record di 406.000 mezzi del 2007. Con oltre 1 milione 400 mila tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate a gennaio-settembre 2016 e un incremento dell'11,1% rispetto ai

primi nove mesi del 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei rotabili uno degli asset core dello scalo labronico. Ottimi anche i risultati delle auto nuove che, con una crescita del 24,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di oltre 425 mila unità. I crocieristi sono stati 683.069 unità (+18,6%) mentre le toccate nave sono state 323, 33 in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono buoni: a gennaio-settembre sono transitati per lo scalo 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Si registra un aumento del 4,5% delle merci varie. Buone anche le performance per il break-bulk: con 1.494.815 tonnellate, le merci in colli o numero è risultato pressoché stazionario.

A.F.

AUTHORITY » I DATI FINO A SETTEMBRE

Il porto cresce, ecco i numeri

Volano traffici ro-ro, auto, crociere e traghetti. Ma nei container il boom è solo nei trasbordi

di **Mauro Zucchelli**

LIVORNO

Una sfilza di segni "più" per il porto nei primi nove mesi di quest'anno: più 3,4% la movimentazione complessiva (che supera d'un soffio la soglia dei 25 milioni di tonnellate), più 14,4% il numero di navi arrivate, più 5,8% i container (in teu), più 13,2% le "autostrade del mare" (in numero di rotabili), più 26,4% i passeggeri dei traghetti, più 18,6% i croceristi, più 24,3% le auto nuove.

L'Authority canta vittoria squadrando questi dati. Il commissario **Giuliano Gallani** dice sostanzialmente tre cose: 1) i dati confermano «lo stato di buona salute del nostro porto»; 2) in questi anni «abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere

nazionale»; 3) «siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici». Prende la rincorsa, insomma, per rivendicare che «una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione, che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali».

In realtà, qualche segno "meno" c'è: quasi un punto percentuale il calo delle rinfuse solide (sabbie, feldspate, ecc.); un quarto di punto la flessione delle merci in colli e numero.

Ma a ben guardare dentro i numeri qualche mutamento nelle tendenze salta agli occhi. A cominciare proprio dai contenitori, la tipologia-clou nell'economia della portualità (ma per Livorno superata già da più di dieci anni dal cabotaggio dei ca-

mion e dei trailer spediti via nave).

È vero che finora a fare da locomotiva dell'impennata delle statistiche dei container sono stati i trasbordi, cioè il container che arriva con una nave, viene sbarcato e poi reimbarcato su un'altra nave senza uscire dal porto. Al netto di quest'aspetto, si registra un arretramento: oltre 7 mila container in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ma quasi tutti vuoti. Quelli pieni, nel periodo da gennaio a settembre, restano grossomodo allo stesso livello di dodici mesi prima ma con un incremento del 3,6% in importazione mentre c'è un calo del 3,2% degli imbarchi. Segno che l'indebolimento potrebbe riguardare anche la capacità dell'industria toscana sul fronte dell'export. In-

vece i soli trasbordi volano: quasi 28 punti percentuali in più.

Da segnalare che, dopo un periodo in crescita sì ma lento, il traffico ro-ro è tornato a crescere in doppia cifra: da febbraio in poi (con l'unica eccezione di luglio per un soffio) l'incremento ha superato il 10%, arrivando al 17% o quasi in aprile e in settembre.

Capitolo passeggeri: il Nord Africa in fiamme tiene i turisti in Sardegna e questo ha fatto volare il dato dei traghetti.

L'ultima sottolineatura riguarda il numero delle navi: torna a crescere, come dicevamo. Ma fra le portacontainer si intravede il limite dimensionale degli spazi fisici del porto: la crescita è quasi tutta nella fascia da 2.500 a 4.500 teu, se si passa alla dimensione superiore c'è già un calo. Darsena Europa, vieni presto...



Porto: al lavoro nel terminal contenitori Tdt. In Darsena Toscana (Pentafoto)

IL COMMISSARIO GALLANTI: «È ANCHE MERITO DELL'AUTORITY»

Nove mesi da record per il porto di Livorno

Si chiudono con 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo +3,4% i primi nove mesi del traffico portuale di Livorno. I numeri diffusi da **L'Avvisatore Marittimo** vedono il segno più in quasi tutte le categorie a cominciare dal traffico dei rotabili (+13,3% rispetto a gennaio-settembre 2015) e da quello delle auto nuove (+24,3%). Bene anche i contenitori (+5,8% in teu) e i prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti; +18,6% per le crociere): «I dati statistici appena divulgati confermano lo stato di buona salute del nostro porto - ha detto il commissario **de L'Avvisatore Marittimo** **Guido Gallanti** - in questi anni abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere nazionale: siamo lo scalo

portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. Credo che un parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione, che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali».

La movimentazione complessiva dei contenitori nei primi nove mesi del 2016 ha raggiunto quota 616 mila teu (+5,8%). La previsione è di riuscire a superare a fine anno la soglia storica degli 800 mila teu. Il valore positivo registrato al termine del periodo gennaio-settembre è stato ottenuto grazie al traffico di *traghetti* che rispetto allo scorso anno è cresciuto del 27%.

Con oltre 1,4 milioni di tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate a gennaio-settembre 2016 (+11,1%), il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei rotabili uno dei più caratterizzanti dello scalo labronico. Cresco-

no ancora le auto nuove: +24,3%, oltre 425 mila unità.

Nel traffico passeggeri i *crociéristi* sono stati 683.069 (+18,6%) mentre le toccate nave sono state 323, cioè 33 in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei *traghetti* sono transitati per lo scalo 2,2 milioni di passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Nel campo dei rotabili, la movimentazione ha raggiunto oltre 285 mila mezzi commerciali in sbarco/imbarco, pari ad un incremento del 13,3%, spinti dai nuovi servizi di linea dedicati alle Autostrade del mare dal gruppo Grimaldi su Livorno. Se l'andamento dovesse trovare conferma anche nei restanti tre mesi dell'anno, il porto di Livorno potrebbe chiudere il 2016 con circa 380 mila mezzi movimentati, avvicinandosi al record storico di 406 mila mezzi conseguito nell'anno 2007.

Il Nautilus

Porto di Livorno: aumentano passeggeri (+18,6) e navi



LIVORNO – Molto positivo l'andamento del traffico dei crocieristi e quello dei passeggeri nel porto di Livorno per i primi nove mesi del 2016. Secondo i dati diffusi oggi dall'Autorità portuale infatti il numero dei crocieristi nello scalo toscano è raggiunto complessivamente 683.069 unità, con un +18,6% sui primi nove mesi del 2015. Aumentate inoltre le toccate nave che sono state 323, ben 33 in più rispetto allo scorso anno. Incremento notevole anche sul fronte del traffico passeggeri imbarcati sui traghetti con dati che sono particolarmente buoni: tra gennaio e settembre sono transitati per lo scalo livornese un totale di 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Porto di Livorno: Nove mesi col segno più



Ecco i dati statistici dell'Ufficio Studi e Analisi Statistiche della Port Authority

Rotabili: 380 mila pezzi e un +13,3%, vicini al record storico del 2007. Bene anche i container (+5,8%), le auto nuove (+24%) e forestali (+11,1%)

Livorno, 18 novembre 2016 – Si chiudono con 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo + 3,4% i primi nove mesi del traffico portuale di Livorno. I numeri diffusi dall'Autorità Portuale vedono il segno più in quasi tutte le categorie, a cominciare dal traffico dei rotabili (+13,3% rispetto a gennaio-settembre 2015) e da quello delle auto nuove (+24,3%). Molto bene anche i contenitori (+5,8% in Teu) e i prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti; +18,6% per le crociere).

“I dati statistici appena divulgati confermano lo stato di buona salute del nostro porto – ha detto il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti –, in questi anni abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere nazionale: siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione, che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali”.

I contenitori

Un'analisi più dettagliata per settori del traffico mostra che la movimentazione complessiva dei contenitori nei primi 9 mesi del 2016 ha raggiunto quota 616mila TEU, con un incremento del 5,8% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. La previsione è di riuscire a superare a fine anno la soglia storica degli 800mila TEU. Il valore positivo registrato al termine del periodo gennaio-settembre è stato ottenuto grazie al traffico di trasbordo che rispetto allo scorso anno è cresciuto del 27%.

I rotabili

Nel campo dei rotabili, la movimentazione ha raggiunto oltre 285mila mezzi commerciali in sbarco/imbarco, pari ad un incremento del 13,3% (+33mila mezzi in unità) rispetto a gennaio-settembre 2015. L'aumento dei volumi è stato determinato dall'aumento dei mezzi movimentati a seguito dell'attivazione di nuovi servizi di linea dedicati alle Autostrade del mare dal gruppo Grimaldi su Livorno. Se l'andamento dovesse trovare conferma anche nei restanti 3 mesi dell'anno, il porto di Livorno potrebbe chiudere il 2016 con circa 380.000 mezzi movimentati, avvicinandosi al record storico di 406.000 mezzi conseguito nell'anno 2007.

- segue

Forestali e auto nuove

Con oltre 1 milione 400 mila tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate a gennaio-settembre 2016 e un incremento percentuale dell'11,1% rispetto ai primi nove mesi del 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei rotabili uno degli asset core dello scalo labronico. Ottimi, come al solito, anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali dell'24,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di oltre 425 mila unità.

Crocieristi e passeggeri

Va alla grande anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono ammontati complessivamente a 683.069 unità (+18,6% su primi nove mesi del 2015) mentre le toccate nave sono state 323, 33 in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: a gennaio-settembre sono transitati per lo scalo 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Le merci varie

Passando al movimento del porto per tipologie di carico, l'analisi dell'Ufficio Studi e Analisi Statistiche indica un aumento del 4,5% delle merci varie. Su un traffico complessivo di 17.791.411 tonnellate, sono state movimentate ben 9.214.811 tonnellate di merce rotabile. Il dato, sia pure incompleto (mancano infatti i manifesti di alcune navi del mese di settembre per arrivare al risultato definitivo), conferma il ruolo strategico che il Porto di Livorno gioca in questo comparto.

Buone anche le performance per il break-bulk: con una movimentazione complessiva di 1.494.815 tonnellate, l'andamento delle merci in colli o numero è risultato pressoché stazionario rispetto a gennaio-settembre dello scorso anno (-0,24%).

Infine, il traffico della merce containerizzata ha fatto registrare un aumento del 7,71% con 7.081.785 tonnellate di merce (+10,54% in sbarco e +5,13% in imbarco).

Il traffico rinfusiero

Su un totale di 25 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 7.302.030 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 6.666.353 liquide, e 635.677 solide.

Porti: Livorno, traffici primi nove mesi +3,4%

Movimentate 25 tonnellate di merce



(ANSA) - LIVORNO, 18 NOV - Si chiude con 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo + 3,4%, il bilancio del traffico portuale di Livorno nei primi nove mesi dell'anno. I numeri diffusi oggi dall'Autorità Portuale vedono il segno più in quasi tutte le categorie, a cominciare dal traffico dei rotabili (+13,3% rispetto a gennaio-settembre 2015) e da quello delle auto nuove (+24,3%). Molto bene anche i contenitori (+5,8% in Teu) e i prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti; +18,6% per le crociere).

"I dati statistici appena divulgati confermano lo stato di buona salute del nostro porto - ha detto il commissario dell'Authority, Giuliano Gallanti -, in questi anni abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere nazionale: siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione, che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali".(ANSA).

Crociere: Livorno, aumentano passeggeri(+18,6) e toccate navi

Nei primi nove mesi del 2016, sbarcano in 683.069



(ANSA) - LIVORNO, 18 NOV - Molto positivo l'andamento del traffico dei crocieristi e quello dei passeggeri nel porto di Livorno per i primi nove mesi del 2016. Secondo i dati diffusi oggi dall'Autorità portuale infatti il numero dei crocieristi nello scalo toscano è raggiunto complessivamente 683.069 unità, con un +18,6% sui primi nove mesi del 2015. Aumentate inoltre le toccate nave che sono state 323, ben 33 in più rispetto allo scorso anno. Incremento notevole anche sul fronte del traffico passeggeri imbarcati sui traghetti con dati che sono particolarmente buoni: tra gennaio e settembre sono transitati per lo scalo livornese un totale di 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.(ANSA).

Corriere Marittimo

Livorno: 2016 in crescita +3,4% - Volano in alto i settori ro-ro e auto

CONTAINER +5,8%, FORESTALI (+11,1%)

LIVORNO – Da gennaio a settembre 2016 il traffico portuale ha segnato 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo + 3,4%. Quasi tutte le categorie hanno un segno positivo, a cominciare dal traffico dei rotabili (+13,3% rispetto a gennaio-settembre 2015) e da quello delle auto nuove (+24,3%). Molto bene anche i contenitori (+5,8% in Teu) e i prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti; +18,6% per le crociere).

“I dati statistici appena divulgati confermano lo stato di buona salute del nostro porto”, ha detto il commissario dell’Authority Giuliano Gallanti, in questi anni abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere nazionale: siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione, che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali”.

Contenitori Un’analisi più dettagliata per settori del traffico mostra che la movimentazione complessiva dei contenitori nei primi 9 mesi del 2016 ha raggiunto quota 616mila TEU, con un incremento del 5,8% rispetto al corrispondente periodo dell’anno precedente. La previsione è di riuscire a superare a fine anno la soglia storica degli 800mila TEU. Il valore positivo registrato al termine del periodo gennaio-settembre è stato ottenuto grazie al traffico di trasbordo che rispetto allo scorso anno è cresciuto del 27%.

Rotabili Nel campo dei rotabili, la movimentazione ha raggiunto oltre 285mila mezzi commerciali in sbarco/imbarco, pari ad un incremento del 13,3% (+33mila mezzi in unità) rispetto a gennaio-settembre 2015. L’aumento dei volumi è stato determinato dall’aumento dei mezzi movimentati a seguito dell’attivazione di nuovi servizi di linea dedicati alle Autostrade del mare dal gruppo Grimaldi su Livorno.

- segue

Se l'andamento dovesse trovare conferma anche nei restanti 3 mesi dell'anno, il porto di Livorno potrebbe chiudere il 2016 con circa 380.000 mezzi movimentati, avvicinandosi al record storico di 406.000 mezzi conseguito nell'anno 2007.

Forestali e auto nuove Con oltre 1 milione 400 mila tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate a gennaio-settembre 2016 e un incremento percentuale dell'11,1% rispetto ai primi nove mesi del 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei rotabili uno degli asset core dello scalo labronico. Ottimi, come al solito, anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali dell'24,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di oltre 425 mila unità.

Crocieristi e passeggeri Va alla grande anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono ammontati complessivamente a 683.069 unità (+18,6% su primi nove mesi del 2015) mentre le toccate nave sono state 323, 33 in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: a gennaio-settembre sono transitati per lo scalo 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Merci varie Passando al movimento del porto per tipologie di carico, l'analisi dell'Autorità portuale di Livorno indica un aumento del 4,5% delle merci varie. Su un traffico complessivo di 17.791.411 tonnellate, sono state movimentate ben 9.214.811 tonnellate di merce rotabile. Il dato, sia pure incompleto (mancano infatti i manifesti di alcune navi del mese di settembre per arrivare al risultato definitivo), conferma il ruolo strategico che il Porto di Livorno gioca in questo comparto. Buone anche le performance per il break-bulk: con una movimentazione complessiva di 1.494.815 tonnellate, l'andamento delle merci in colli o numero è risultato pressoché stazionario rispetto a gennaio-settembre dello scorso anno (-0,24%).

Infine, il traffico della merce containerizzata ha fatto registrare un aumento del 7,71% con 7.081.785 tonnellate di merce (+10,54% in sbarco e +5,13% in imbarco). **Traffico rinfuso** Su un totale di 25 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 7.302.030 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 6.666.353 liquide, e 635.677 solide.

Logistic Academy: convegno con Grieco, Marcucci e Russo

È in agenda per mercoledì 7 dicembre ore 10 al Palazzo del Portuale il convegno dal titolo "Lo sviluppo delle attività logistiche: contributo ad un laboratorio di idee", che mette in agenda l'inaugurazione della Logistic Training Academy il cui amministratore delegato Francesca Marcucci aprirà i lavori. Seguiranno gli interventi dell'assessore regionale Cristina Grieco (che relazionerà sul tema "La Regione Toscana ed il contributo al cambiamento della portualità toscana"), il presidente di Confetra Nereo Paolo Marcucci (che si occuperà dell'argomento "I tools necessari per affrontare le nuove sfide: la parola alle imprese"), l'Isfort Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti - Intempo spa (che parlerà di "Un nuovo laboratorio di idee: la Scuola Nazionale Portuale"). Le conclusioni saranno affidate a Ivano Russo (foto), dirigente del Gabinetto del ministero delle infrastrutture e trasporti, che presenterà un contributo dal titolo "I nuovi porti italiani: la vision del ministero delle infrastrutture e trasporti".

Livorno e Tunisi firmano l'accordo-novità su sicurezza, sostenibilità e semplificazione

Durante la Spin Conference dedicata all'innovazione negli scali, l'Authority livornese ha firmato con Tunisi un accordo definito «ad alto valore strategico». Non a caso, - viene fatto rilevare - al workshop era presente Sami Battikh, il numero uno dell'ufficio della marina mercantile e dei porti, braccio operativo del governo tunisino. Battikh e il commissario **Giuliano Gallanti**, firmando l'accordo, si sono «impegnati a studiare e sviluppare progetti di innovazione congiunti nell'ambito della sicurezza marittima e portuale, della sostenibilità ambientale e della semplificazione delle procedure logistiche e portuali». «Crediamo - ha detto Gallanti (foto) - che il contesto favorevole creato dalla Commissione Europea a partire dal 2014 con la revisione della Politica Europea di Vicinato ci consenta oggi di instaurare un partenariato più forte tra l'Ue e i paesi della Sponda sud del Mediterraneo. Livorno è in grado di accogliere appieno le opportunità».



La Gazzetta Marittima

Gallanti, successi ed errori: il mio testamento spirituale

L'amarezza di dover lasciare quando vanno a maturazione anni di lavoro e il duro giudizio sulla "comunità" delle banchine - I rapporti con la città e il toto-successore



Giuliano Gallanti

LIVORNO - Il sindaco Filippo Nogarin qualche giorno fa, aveva sparato a palle incatenate contro l'Autorità portuale. "Livorno ha due sindaci - ha dichiarato - uno di mare con i soldi e uno di terra tenuto fuori dalla porta delle banchine". E ieri Giuliano Gallanti, avvocato marittimista, "grande vecchio" della portualità europea e commissario ormai in definitiva scadenza dall'Autorità di Livorno, alla fine ha deciso di togliersi qualche macigno dalle scarpe. Ecco l'intervista.

Avvocato, dunque lei sarebbe stato il sindaco "ombra"....
"Non voglio far processi ad alcuno. Ma devo purtroppo sottolineare che all'Autorità portuale è mancato totalmente il rapporto con la città rappresentato dal sindaco. Il che non significa solo una difficoltà in più: tutti i grandi investitori nazionali e internazionali, che abbiamo portato a interessarsi del porto, chiedono per prima cosa quale sia la disponibilità della città e delle sue istituzioni verso i progetti portuali. La conflittualità non piace a chi deve investire, occorre collaborazione e il senso di una comunità che invece a Livorno è mancata e manca. E' uno dei miei crucci, uno dei problemi che lascio irrisolti ma non per mia colpa".

In altri porti questa conflittualità fa parte dell'ordinario.

"E' un fattore culturale, che riguarda la crescita delle comunità in sintonia o meno con il proprio porto. Anche da parte di chi opera sulle banchine ci sono carenze, non c'è - salvo pochi esempi - una imprenditoria capace di guardare all'interesse collettivo come un insieme da tutelare per l'interesse comune. Però se c'è un sindaco che riesce a far sentire l'impegno in positivo della città, le cose marcano meglio. A Genova, dove sono stato presidente del porto, ho avuto rapporti con due sindaci, Salsa e Pericu. Caratteri diversi, e non sono mancate le divergenze di opinioni: ma con entrambi ha prevalso il senso della comunità e la voglia di operare insieme per il bene comune. A Rotterdam, di cui ho una certa esperienza, la città è coesa con il porto, le istituzioni si schierano a dare una mano...".

Lei e i suoi collaboratori hanno vantato successi importanti per il porto: più contenitori, record nei forestali e nelle auto, boom dei ro/ro. Però lei parla di carenza di imprenditoria portuale livornese.

"Lo devo ripetere: i veri imprenditori portuali con una visione e una cultura adeguata ai tempi sono pochi, troppo pochi. In questo porto vige ancora la regola secondo cui ciascuno pensa ai c...i suoi, coltiva il proprio interesse e se ne frega di quello collettivo del porto. In questo campo siamo rimasti un porto arretrato, indipendentemente dai successi in campi specifici e anche per qualche nostro errore di valutazione".

Ammette qualche errore: prima di tutto?

"Il tema critico dei traffici ro/ro. L'interesse che si è scatenato dalle Autostrade del mare sul porto di Livorno è stato sottovalutato, ritenendo che sarebbero stati sufficienti spazi e attracchi della Darsena 1. L'arrivo in forze di Grimaldi ci ha dimostrato il contrario e non siamo stati in grado di cogliere immediatamente il bisogno di riorganizzare il porto ro/ro. Ma devo anche ricordare che non siamo stati aiutati dalla comunità portuale, dove ci si è scannati senza vedere che era un problema da risolvere tutti insieme".

Lei è ormai in uscita, sembra evidente anche dai nomi che girano come prossimi presidenti.

Qual'è il suo stato d'animo?

"Voglio essere sincero: mi girano i c...i andarmene proprio ora, quando stanno maturando i passaggi storici che abbiamo avviato perché il porto torni ad essere un grande porto. Abbiamo dragato il dragabile, abbiamo avviato gare fondamentali, come quelle della Porto 2000, dei bacini e della Piattaforma

- segue

Europa, abbiamo potenziato gli organici con 12 giovani uno migliore dell'altro e con una gara che ha spazzato via ogni tentativo di interferenza e raccomandazioni, abbiamo avviato il raccordo delle banchine con la rete ferroviaria, che farà di Livorno uno dei porti meglio connessi con la rete. Potrei continuare ma mi fermo qui: e mi devo sentir dire che c'è bisogno di discontinuità? Ma che c...o dicono?"

Giochiamo, per finire, al toto-presidente: che cosa auspica, che cosa suggerisce, invece del consueto Apres de moi le déluge?

"Credo che sia indispensabile dare alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino un personaggio che abbia un'esperienza e una comprovata capacità politica; perché il ruolo richiede ormai proprio questa capacità prima ancora di quelle tecniche o giuridiche per le quali può e deve avere dei validi collaboratori. Il porto deve potersi raccordare con le istituzioni politiche, lavorare con loro in sintonia, e deve quindi essere gestito con due occhi rivolti al sistema. Non occorrono né avvocati né tecnocrati. Se posso dirlo senza enfasi, è il mio testamento spirituale insieme all'augurio che anche a Livorno nasca una vera comunità portuale intorno ai pochi grandi imprenditori; una comunità capace di accogliere e di integrarsi con i mega-investitori che auspichiamo si facciano avanti, entro meno di un mese, per la Piattaforma Europa".

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

L'Autorità portuale di Livorno replica alle accuse di Lucarelli

La cronistoria delle autorizzazioni di palazzo Rosciano e la disponibilità del "pontone" – L'attesa del piano industriale

LIVORNO – Dettagliata e immediata la replica dell'Autorità portuale alle accuse di Cristiano Lucarelli, terminalista dell'omonima società, formulate nell'annunciare il nuovo piano industriale e un socio importante per le sue attività. Eccone il testo.

Ci rammarica apprendere dalla stampa dell'ennesimo tentativo del signor Lucarelli di attribuire la responsabilità della situazione di crisi in cui versa la sua azienda all'attuale amministrazione dell'Autorità portuale, accusata di aver deliberatamente agito col fine precipuo di danneggiare gli interessi dell'impresa e di condurla a morte certa. Lucarelli ha evidentemente dimenticato presto tutte le decisioni che in questi quattro anni l'Autorità portuale ha assunto in favore dell'impresa per rispondere alle esigenze commerciali via via rappresentate.

Ci venga consentito di citare soltanto alcuni esempi: A fine 2012, la Tirrenia sostituiva la M/N "Puglia", per manutenzione, con la M/N "Dimonios" di dimensioni non compatibili con l'ormeggio all'accosto 54. Per consentire all'allora Unicoop di poter lavorare la nave, veniva autorizzata l'operatività della stessa alla Calata Sgarallino; ciò, con varie proroghe, dal 22 dicembre 2012 al 7 maggio 2013. Dall'8 dicembre 2012 al 23 maggio 2013, in via straordinaria, abbiamo consentito ad Unicoop Impresa di operare alla Calata Bengasi navi RO.RO. per l'imbarco di veicoli usati. Dal maggio all'ottobre 2013, abbiamo consentito ad Unicoop Impresa di operare navi RO.RO. all'accosto 41 della Darsena Pisa, trasferendo a nostre spese un pontone per accosto poppiero, poi danneggiato da un incidente provocato da un dipendente di Lucarelli. Dal 1° novembre 2014 ad oggi, è stato concesso ad Unicoop Impresa (ora LTL), l'utilizzo in occupazione temporanea di una significativa parte del Molo Italia per la sosta di semirimorchi. Nella fase più recente, prendendo atto dello "stato di crisi" dell'impresa, con serie preoccupazioni per il mantenimento dei livelli occupazionali, abbiamo agito in temporanea ed eccezionale deroga alle previsioni del Piano Regolatore Portuale, concedendo all'impresa l'autorizzazione all'utilizzo della banchina pubblica Molo Italia Nord, fino al 31 dicembre 2016, per operarvi una nave RO.RO della Compagnia Tirrenia, in subordine al programma di utilizzo della stessa banchina da parte delle navi da crociera. Abbiamo persino provveduto, come da determinazioni assunte in Prefettura il 2 settembre scorso, al posizionamento di un pontone per accosto poppiero di proprietà dell'Autorità portuale in radice del Molo Italia Nord, chiedendo al RINA una deroga rispetto alla necessità di procedere ad una serie di verifiche a secco dello stesso bene mobile, facendo invece tutti i test mentre il pontone era in acqua. Il pontone è stato trasferito al Molo Italia il 27 settembre scorso. L'Autorità Portuale, fin dall'inizio del 2009, ha insomma cercato, nei limiti del possibile, di favorire il mantenimento della capacità operativa della Società. Non possiamo fare due cose: agire in contrasto con le previsioni del Piano regolatore portuale consentendo stabilmente l'utilizzo del Molo Italia Nord da parte di navi RO.RO., tema sul quale si è recentemente pronunciato a favore dell'Autorità portuale il TAR Toscana: fare l'imprenditore al posto di Lucarelli trovandogli noi traffici compatibili con le infrastrutture da lui detenute in concessione. Il dimezzamento del numero delle navi lavorate dalla società per conto di Tirrenia, registrato dal mese di luglio 2016 in poi, destinato ad annullarsi con la fine dell'anno, è con tutta evidenza da attribuirsi unicamente alla libera scelta imprenditoriale della compagnia di navigazione di non rinnovare il contratto in scadenza e di affidare le operazioni portuali ad altro terminalista del settore operante nel porto di Livorno. Si tratta di scelte rispetto alle quali l'Autorità portuale non può ovviamente interferire. Ovviamente, metteremo in istruttoria il Piano industriale annunciato (più che presentato), alla stampa da Lucarelli se e quando verrà formalmente depositato presso gli uffici dell'Autorità portuale, ben felici di prenderlo in considerazione se conterrà iniziative compatibili con gli strumenti di programmazione dell'Ente, a partire dal rispetto del Piano regolatore portuale votato anche dal sindaco di Livorno. Quanto all'eventuale nuova convocazione da parte del prefetto, corre l'obbligo evidenziare che la richiesta in tal senso formulata dal sindaco lo scorso 11 novembre dà seguito ad una sollecitazione operata nei suoi confronti proprio da questa Autorità portuale il precedente giorno 8 novembre.

La Gazzetta Marittima

Welfare e partecipazione convegno al Propeller

L'analisi dei nuovi provvedimenti della Finanziaria



Gian Maria Gloria Pollastrini

LIVORNO – Si svolgerà lunedì prossimo 21 novembre alle ore 19, nei locali dello Yachting Club di Livorno, il terzo convegno organizzato dall'International Propeller Club Port of Leghorn dal titolo: "Welfare e partecipazione: l'uomo al centro delle politiche aziendali". L'anno 2016 ha segnato la svolta nelle politiche aziendali dedicate al Welfare integrativo, grazie alle misure adottate dal Governo nella manovra Finanziaria 2016, che ha ampliato le agevolazioni fiscali e contributive a favore delle aziende che erogano, ai dipendenti, servizi e prestazioni con specifica finalità socio-assistenziale. Istruzione, mutui e prestiti, previdenza complementare, assistenza sanitaria integrativa. Fringe Benefit in sintesi di varia tipologia possono entrare, oggi, in busta paga quale corrispettivo premiale, aggiuntivo alla retribuzione. Grande rilevanza sociale riveste il welfare della gente di mare, attuato dalla rete dei Comitati welfare, presenti nei porti, la cui attività, come ben specificato dal primo presidente del Comitato Nazionale, ammiraglio Raimondo Pollastrini, è adoperarsi per "per infondere un momentaneo sollievo ad una peculiare categoria di lavoratori che, nel compimento della propria missione, sacrifica affetti ed abitudini di vita". I comitati, finanziati dagli operatori del settore, offrono attività di assistenza e accoglienza dei marittimi – fornitura gratuita di sim card per effettuare chiamate verso casa, gestione del pulmino per il trasporto da/per il porto alla città – migliorando le condizioni di vita e di lavoro della gente di mare. Come ha più volte ricordato la presidente del Propeller Club di Livorno, Maria Gloria Giani: "E' necessario mettere sempre l'uomo al centro di ogni attività. Attuare politiche di welfare, sia nelle singole aziende che attraverso il Comitato, non può che portare benefici anche per il nostro scalo e creare importanti ricadute economico-sociali". Relatori del convegno saranno: il dottor Francesco Tedeschi (consulente del Lavoro in Livorno); comandante Federico Sgherri (vice presidente del Comitato Gente di Mare e presidente della Stella Maris di Livorno) e il capitano di vascello (CP) Vincenzo Di Marco (direttore marittimo della Toscana).

Porte Vinciane in gestione ai pisani «Solo imbarazzanti campanilismi»

L'assessore Ceccarelli e lo 'scippo': «Sarà la Regione a decidere»

L'ASSESSORE regionale ai trasporti e infrastrutture Vincenzo Ceccarelli non ci sta a giudicare un «cedimento ai pisani» la soluzione impostata a sorpresa dai suoi uffici per la gestione delle «porte vinciane». Rifiutando il suo presunto imbarazzo nel riferirci la salomonica decisione di affidare le «porte» all'Autorità portuale regionale – la sorpresa per bocca sua è arrivata durante la sua conferenza stampa alla Stazione delle crociere, presente un incredulo e amareggiato Giuliano Salanti – Ceccarelli ci ha scritto la seguente nota. «Se c'è una cosa imbarazzante, è che su questioni che riguardano infrastrutture importanti per i territori e le loro economie, ci sia ancora chi si ostina a usare le lenti sfuocate dei campanilismi. Quello che interessa alla Regione è che le cose funzionino al meglio. Che possa venire in mente di riproporre il derby Pisa-Livorno – continua la nota di Ceccarelli – in occasione di una sperimentazione sulla mobilità del futuro, che ha fatto di Livorno una ribalta di livello europeo, lascia a dir poco perplessi. Le porte vinciane saranno gestite dalla Regione, coinvolgendo l'Autorità portuale e il Comune di Pisa, in modo da assicurarne la massima efficienza a assecondarne il carat-

tere strategico per il porto di Livorno e per tante attività produttive dell'area pisano-livornese. Noi lavoriamo per questo, insieme alle istituzioni e alle realtà economiche di tutta l'area. Senza imbarazzi – ribadisce Ceccarelli – e senza logiche da tifo». Possiamo chiosare la chiosa dell'assessore? Spiace che Ceccarelli risolva il problema annoso e davvero punitivo del porto labronico con il facile ricorso ai campanilismi. Da anni – anzi, da quando Ceccarelli aveva ancora i pantaloni corti – l'insabbiamento della foce dello Scolmatore e il suo scaricare in Darsena Toscana i fanghi delle piene, ha rappresentato un problema su cui sono stati fatti convegni, incontri, scontri e promesse. Fino a un decreto della sua Regione che, consapevole dei danni economici per il porto (basta chiederlo a Luca Becce e a Enio Lorenzini dei due terminal più compromessi) ha deciso di togliere la gestione delle «Porte» al Comune di Pisa, prendersene il carico e passarla in chiave operativa all'Autorità portuale di Livorno. Ceccarelli si meraviglia se ci meravigliamo che quest'ultima parte è finita a tarallucci e vino? Ceccarelli dimentica che dopo le varie sollecitazioni della sua Regione, il Comune di Pisa ha messo per scritto che non avrebbe mai restituito la gestione

delle «porte», legge o non legge di Firenze? La foglia di fico di passare la suddetta gestione a un terzo ente, l'Autorità regionale dei porti di Viareggio, non può certo soddisfare il porto di Livorno, che aspira non solo a regimentare lo scarico dei fanghi nella sua darsena, ma anche a tombare quel maledetto ramo dello Scolmatore, facendo sfociare esso ramo e il canale dei Navicelli in mare, attraverso la foce armata.

FARE marcia indietro rispetto alle solenni promesse del governatore Rossi, allungare i tempi e il brodo con la scelta di un terzo soggetto – che certo non ha il registro delle esigenze pressanti collegate – non ci è sembrata una soluzione, ma solo l'ennesimo compromesso. Punto. Un'ultima postilla: l'assessore è stato infastidito dalla nostra domanda sulle porte «vinciane» mentre era venuto a raccogliere applausi sulla sperimentazione dei camion del futuro. E qui sopra ribadisce la sua perplessità. Eppure proprio nel risponderci, ha vantato esperienze di giornalismo, sia pure da pubblicista. Non crede che sia dovere di ogni cronista cercare le notizie importanti e urgenti, anche quando si sta giocando con le macchinine del futuro? E sia dovere dei politici rispondere, come lui ha correttamente fatto, gliene diamo attoma senza meravigliarsi e lamentarsi dei «fuori tema»?

Antonio Fulvi

BUONA DOMENICA

di ANTONIO FULVI



PIOVE, GOVERNO LADRO...

DAVVERO, in questa domenica che si presenta uggiosa, piove governo ladro. Mi direte, vaci piano con le offese. Ma come lo chiamereste voi un governo – o se vogliamo scindere le responsabilità: un ministro, oppure un governatore della Regione, o comunque una intera classe politica – che a mesi e mesi da una strombazzata riforma dei porti ancora ci tiene a bagnomaria senza aver deciso su una presidenza **dell'Autorità portuale**? Su quindici istituite, dodici hanno avuto le loro designazioni (e pazienza se su Napoli e Venezia stanno già piovendo i "niet" di schieramento). E noi? Siamo, dantesca mente parlando, tra color che son sospesi. Come se il tempo non fosse determinante nella logistica. Come se questo inverecondo balletto intorno a tre nomi – gettati in ballo solo per finire a pezzi nel ridicolo o nella rabbia – non togliesse credibilità al porto e a chi ci lavora.

CI HANNO raccontato, su questa vicenda, cose che voi umani non avreste mai pensato (scusate il riferimento a Blade Runner, mi è scappato). Litigate al calor bianco tra capetti del Pd locale, che si erano spesi in promesse verso uno dei candidati, contro esponenti (Jemmine) del governo che invece sostenevano e sostengono un altro. Due giorni fa una linea telefonica fumava e fulminava. Ne abbiamo sentite troppe. E non abbiamo invece visto chi volemmo: ministro Delrio e governatore Rossi che

sono desaparecidi da Livorno e da Piombino, malgrado i solenni impegni di presenziare a questo e a quell'evento. In commissione trasporti del Senato, ci dice un amico senatore che Delrio sguscia come un'anguilla sulla nostra **Authority**. E la sua battuta sul fatto che la riforma dei porti "gli ha rotto i c...i" è diventata un Must.

Ora, permettetemi una domanda: ci sono da settimane tre nomi nella lista Delrio che ha avuto l'OK, tre personaggi per ciascun verso validi e rispettabili. Questo lungo bagnomaria vuol dire che non ne va bene uno? E allora datecene un altro, ce ne faremo una ragione. Ma Adelante, Pedro. Come diceva il Manzoni, anche senza giudicio, che a questo punto non c'è più. Basta finirlo, governi (nazionale e locale) ladri. E buona domenica.

AUTORITÀ PORTUALE FORZA ITALIA: «NUOVO PRESIDENTE E PRIORITÀ»

«Darsena Europa tra rinvii infiniti»

- LIVORNO -
SU QUALI siano le priorità per i nuovi vertici **dell'Autorità Portuale** il gruppo di Forza Italia ha le idee ben chiare. «Il nuovo Presidente **dell'Autorità Portuale** di Livorno avrà sin da subito un gran bel da fare - dicono Paolo Barabino e Maristella Bottino - trovandosi alle prese con le procedure di gara, in ambito comunitario, relative alla costruzione della Darsena Europa, alla cessione delle quote della Porto di Livorno 2000 S.r.l., al rilascio della concessione demaniale del compendio dei bacini di carenaggio, procedure, peraltro, l'una per l'altra in forte ritardo rispetto ai tempi originariamente previsti». «La gara per la costruzione della Darsena Europa, di importo complessivo pari a circa 750 milioni di euro di cui circa 300 a carico del privato che si aggiudicherà la concessione, sta scontando un'incredibile serie di rinvii (ad oggi se ne contano 4 e la scadenza iniziale era al marzo 2016) per i termini di presentazione delle offerte - dicono i due esponenti forzisti a livello regionale e provinciale - Pare che al momento nessun concorrente abbia manifestato serie intenzioni di presentare una propria offerta vincolan-

te, c'è veramente da augurarsi che ciò non dipenda da criticità in ordine alla sostenibilità economico-finanziaria per il privato, con un investimento che rischierebbe di non potersi ripagare, poiché allora occorrerebbe ricambiare da subito la progettualità di un'opera indispensabile per la crescita e le prospettive del porto».

C'È poi il rebus della gara per la Porto Livorno 2000 che «pare soffrire di una carenza strutturale poiché le aree sulle quali il privato aggiudicatario sarebbe tenuto a fare l'investimento sono ancora oggi in concessione demaniale alla Clp (Compagnia portuale) e indisponibili. Infine, la gara per i bacini di carenaggio è ferma dall'ottobre 2015. Il porto e la città rischiano di veder vanificata la professionalità dei riparatori navali livornesi, molti dei quali sono stati costretti a lasciare la città per investire altrove. Sarebbe un dispiacere - **concludono** - l'auspicio è che i nuovi vertici **dell'Autorità Portuale** siano nominati privilegiando competenze e qualità e la priorità sia il completamento di dette procedure di gara, dando impulso ai procedimenti e concretizzando le condizioni per la crescita occupazionale».



PAOLO BARABINO Responsabile regionale enti locali di Forza Italia

"Nei porti ci vogliono più tecnologie innovative"

SEAPORT INNOVATION, INTERVENTO CONCLUSIVO DEL PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO

LIVORNO - Nel convegno Spin 2016 - la due giorni di eventi e convegni su innovazioni, tecnologia lavoro, organizzato dalla Autorità portuale, **Riccardo Breda**, presidente della Camera di commercio Maremma e Tirreno, è intervenuto per le riflessioni conclusive di cui riportiamo alcuni passaggi:

"Ascoltando oggi i problemi della portualità, constato che quella dei porti italiani è un'altra delle occasioni perse", ha detto Breda, "è mancato finora in Italia un "sistema-mare" che includa un ampio ventaglio di attività".

"Livorno ha una grande risorsa: il porto, che però deve diventare un polo più attrattivo e rendere le imprese più consapevoli delle opportunità di innovazione che ci sono all'interno. Il porto e la città sono ancora due mondi un po' distanti. Introdurre le tecnologie più innovative in porto è assolutamente necessario", ha aggiunto, "ben consapevoli che questo porterà inevitabilmente anche un possibile ridimensionamento iniziale dell'occupazione, che tuttavia si potrà riguadagnare quando le imprese locali, guardando oltre il grande valore della loro unicità e della piccola dimensione, inizieranno a fare rete con tutto il sistema economico che ruota attorno a quello portuale" "Oggi" ha detto il presidente dell'ente camerale "non si può più parlare di industria o di logistica 4.0: è la vita stessa che può definirsi 4.0 e ci impone cambiamenti veloci, pena uno sviluppo economico che si rivolge altrove. Quella che noi imprese dobbiamo cambiare - ha ribadito Breda - è la mentalità. Occorre, oggi più che mai, unirsi, fare rete. Il nostro meraviglioso territorio unito insieme offre due opportunità straordinarie: l'agroalimentare di qualità e l'economia del mare, ha detto il Presidente. Bisogna credere nel nostro settore primario e legarlo al porto per svilupparlo oltreconfine". Ha poi annunciato la creazione di un tavolo di lavoro sulla portualità, "in cui far ragionare tutte le imprese tra loro come fossero una sola"

Corriere Marittimo

Regione Toscana: "Le porte Vinciane le gestiamo noi"

FIRENZE- Sull'annosa questione delle porte Vinciane interviene lo stop della Regione Toscana: *"Saranno gestite dalla Regione, coinvolgendo l'Autorità portuale di Livorno e il Comune di Pisa" lo dice Vincenzo Ceccarelli, l'assessore regionale ai Trasporti, che spiega "per assicurarne la massima efficienza e assecondarne il carattere strategico per il porto di Livorno e per tante attività produttive dell'area pisano-livornese. Noi lavoriamo per questo, insieme alle istituzioni e alle realtà economiche di tutta l'area. Senza imbarazzi e senza logiche da tifo".*

Le porte Vinciane sono poste all'interno del canale dei Navicelli, il canale è limitrofo alla Darsena Toscana e segna il confine territoriale tra Pisa e Livorno. Queste sono di proprietà della omonima società pisana "Canale dei Navicelli". L'apertura delle porte determina che i sedimenti fangosi che scorrono nel canale finiscano per confluire e depositarsi anche sui fondali della Darsena Toscana provocandone l'insabbiamento. Da anni rappresenta un problema per il porto di Livorno.

"Se c'è una cosa imbarazzante", ha sottolineato Ceccarelli, "è che su questioni che riguardano infrastrutture importanti per i territori e le loro economie ci sia ancora chi si ostina a usare le lenti sfuocate dei campanilismi. Quello che interessa alla Regione è che le cose funzionino al meglio".

L'assessore a Trasporti e Infrastrutture, replica alle ricostruzioni di stampa su presunti "imbarazzi" a proposito della gestione delle porte vinciane.

"Che possa venire in mente di riproporre il derby Pisa-Livorno", continua Ceccarelli, "in occasione di una sperimentazione sulla mobilità del futuro che ha fatto di Livorno una ribalta di livello europeo, lascia a dir poco perplessi.

- segue

Le porte vinciane saranno gestite dalla Regione, coinvolgendo l'Autorità portuale di Livorno e il Comune di Pisa, in modo da assicurarne la massima efficienza e assecondarne il carattere strategico per il porto di Livorno e per tante attività produttive dell'area pisano-livornese. Noi lavoriamo per questo, insieme alle istituzioni e alle realtà economiche di tutta l'area. Senza imbarazzi e senza logiche da tifo".

MARCIANA MARINA E IL NO DI FORZA ITALIA

Slot per i prossimi 4 anni Arriva l'ok del consiglio

- MARCIANA MARINA -
IL CONSIGLIO comunale marinese ha approvato una mozione contro l'ordinanza dell'Autonità portuale che disciplina per i prossimi 4 anni l'assegnazione degli slot nel porto di Piombino attraverso la quale ne chiede la modifica. L'assemblea consiliare ha deciso di «avviare una raccolta di firme per sostenere tale richiesta a favore dei residenti e degli ospiti» che verrà consegnata al commissario dell'Autonità portuale Luciano Guerrieri in occasione dell'incontro con i sindaci elbani già fissato per il 28 novembre a Portoferraio. Contro l'ordinanza si schierano anche Maristella Bottino e Gianluigi Palombi, rispettiva-

mente coordinatore provinciale ed elbano di Forza Italia. «Essa - dicono Bottino e Palombi - chiude ogni possibilità di sviluppo cristallizzando una situazione che non sembra aver soddisfatto gli isolani nei prezzi e negli orari, soprattutto nel periodo invernale. Queste scelte potrebbero non favorire il turismo stagionalizzato, risorsa fondamentale per un territorio come l'Elba. Condividiamo e sosteniamo le legittime recriminazioni dei sindaci. Risulta incredibile come decisioni strategiche, che coinvolgono tutta la comunità, siano state prese senza interpellare quelli che istituzionalmente devono essere i primi riferimenti».

Porto di Ancona: Traffici in crescita del 7% nel 2016

ANCONA- I dati di traffico del periodo gennaio – ottobre 2016 confermano la performance positiva del traffico merci nel porto di Ancona: sono state movimentate complessivamente 7.600.471 tonnellate di merci, pari a +7% rispetto allo stesso periodo del 2015.

La crescita riguarda sia la movimentazione di prodotti petroliferi destinati alla raffineria API di Falconara, (4.323.550 tonnellate, pari a +11% vs. 2015), che il traffico di merci solide (3.276.921 tonnellate, +1,3%). In particolare, cresce la movimentazione di merci che viaggiano nei traghetti, 1.890.061 tonnellate (+4% vs. 2015), e in containers (1.045.603 tonn, +4%).

Si conferma, infatti, l'andamento positivo del traffico contenitori con 157.517 Teu (+6%). I passeggeri transitati per il porto di Ancona nei primi 10 mesi del 2016 sono stati 944.334, in linea con lo scorso anno, di cui 601.115 (pari al 64% del totale) sono quelli che hanno scelto Ancona come porto di collegamento con i porti greci di Igoumenitsa e Patrasso e 220.326 (23% del totale) i passeggeri sulla direttrice croata.

Per il Presidente Rodolfo Giampieri *"Il 2016 si avvia ad essere un altro anno positivo per lo scalo anconetano. Il risultato si deve all'impegno ed alla professionalità degli operatori per rendere i servizi portuali sempre più efficienti, coniugato ad un continuo miglioramento infrastrutturale, indispensabile per accompagnare la crescita dei traffici. Nel 2017 riteniamo importante implementare il percorso di sostenibilità come elemento della strategia complessiva per la competitività dello scalo. Il primo impegno, da attuare in sinergia con le associazioni di categoria, sarà l'efficientamento dei flussi dei mezzi in imbarco e sbarco sulle linee traghetto, che consentirà di ridurre i tempi di attesa, agevolando il lavoro di autotrasportatori spedizionieri e autorità di controllo. Un porto efficiente è sicuramente un porto che continua a creare occupazione"*.

Terminal crociere: il ministro Delrio alla posa della prima pietra



CIVITAVECCHIA - Sarà a Civitavecchia, giovedì prossimo, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. L'occasione è la posa della prima pietra per i lavori di realizzazione del Terminal 12 Bis Nord, la nuova struttura dedicata ai crocieristi, su iniziativa di Roma Cruise Terminal.

Civitavecchia: di Majo incassa ok della Camera

Dopo l'ok del Senato della settimana scorsa, è arrivato martedì scorso anche il via libera della Camera per Francesco di Majo alla presidenza della nuova Autorità di sistema portuale (AdSP) del Tirreno Centro-Sententrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta). 26 i voti a favore e due i contrari da parte della Commissione Trasporti.

Ora manca solo la firma del decreto di nomina del ministro dei Trasporti Graziano Delrio per l'insediamento, che si prevede al massimo per la prossima settimana. Sarà il terzo presidente delle AdSP dopo Sergio Prete (Mar Jonio, Taranto) e Zeno D'Agostino (Mar Adriatico Orientale, Trieste).

8 voti favorevoli, 8 contrari, 4 astenuti. Il no alla scelta di Delrio

Spirito non passa al Senato

Stop da Palazzo Madama per la presidenza dell'AdSP del Tirreno Centrale. Il parere obbligatorio ma non vincolante. La settimana prossima tocca alla Camera esprimersi sull'ex dirigente campano dell'Atac



Roma. Inizia in salita l'esperienza di Pietro Spirito alla nuova Autorità di sistema di Napoli e Salerno. Sia pur non vincolante, il voto della commissione del Senato ha in pratica bocciato il candidato presidente alla Adsp del Tirreno centrale. La prossima settimana lo stesso andrà al parere della commissione Camera dove però non dovrebbe avere problemi. La nomina era stata proposta all'inizio di novembre su indicazione del ministro Graziano Delrio. Il passaggio parlamentare, previsto dalla legge, si è chiuso con 8 voti a favore, 8 contrari e 4 astenuti che in Senato sono conteggiati nel totale dei voti contrari. Protagonista dello strappo il senatore del Pd Stefano Esposito che, come annunciato, ha votato insieme con le opposizioni. Tra Esposito e Spirito i rapporti sono tesi fin da quando il manager campano era all'Atac. E quest'ultimo nel suo libro *Trasportopoli*, cronache dall'inferno Atac non aveva risparmiato critiche al senatore. Spirito è stato dirigente all'Atac (Agenzia del trasporto autoferrotranviario del Comune di Roma) dai tempi del sindaco Gianni Alemanno. Per 16 anni è stato alla guida di diversi settori delle Ferrovie dello Stato. È stato direttore generale dell'Interporto di Bologna e attualmente insegna Economia dei trasporti all'Università Roma II di Tor Vergata.

L'opinione della Fit-Cisl

I sindacati, "Delrio deve andare avanti"

Napoli. (Paolo Bosso). «L'era dei veti incrociati deve finire, per il porto di Napoli non c'è più tempo. Nonostante lo stop del Senato, Delrio deve procedere spedito, qui c'è troppo lavoro arretrato e non possiamo permetterci altre attese». Così Genaro Imperato, coordinatore porti per la Fit-Cisl Campania, raccoglie le istanze dei lavoratori dello scalo partenopeo all'indomani della bocciatura della Commissione Trasporti del Senato (8 favorevoli, 8 contrari, 4 astenuti) per Pietro Spirito alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale.

Imperato, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio deve ignorare il parere del Parlamento?

«Non affermo questo. Non si tratta di sponsorizzare Spirito ma la fine del commissariamento dopo tre anni e otto mesi. Lo scalo non può sostenere altre attese e continuare a regredire. Indipendentemente dal nome, chiediamo alla politica di accelerare i tempi dopo anni di litanza. Vogliamo veder concretizzate le promesse di questi ultimi mesi, la ripresa dei cantieri, il rilancio dello scalo. Ci auguriamo un regalo di Natale».

Il prossimo presidente del sistema portuale campano avrà molto lavoro da fare.

segue in ultima pagina

Spirito, i sindacati

«Appunto, sistema portuale, non si tratta solo di Napoli, c'è anche Salerno, con cui si deve lavorare insieme senza concorrenza, senza traffici dirottati e guerra di tariffe. La lista delle cose da fare a Napoli è lunga. Ci sono prima di tutto i dragaggi, che interessano tanto le merci quanto il cabotaggio e le crociere».

L'escavo eterno.

«Il presidente, ma soprattutto il segretario generale, saranno fondamentali per avviarli. Bisogna approfittare di una situazione politicamente favorevole: tanto Spirito quanto Francesco Messineo, il candidato principale, godono della sinergia governo Regione, Delrio-De Luca, non succedeva da tempo».

Un altro tema è quello dei collegamenti ferroviari.

«Da oltre due anni al porto di Napoli non si vede partire un treno. Il servizio è in gestione all'Interporto Sud Europa che ha fatto ben poco finora, anche se a loro difesa c'è da dire che non c'è traffico sufficiente ad avviare un collegamento regolare».

Intende quello dei container?

«Sì, un'altra vertenza aperta. Ultimamente i terminal stanno godendo di una ripresa del traffico. Non sono ancora numeri confortanti e l'organico è ancora troppo consistente, ma almeno ci sono segnali positivi. Sia Conateco che Soteco hanno migliorato i loro servizi, il primo investen-

do nel parco macchine e negoziando con gli autotrasportatori, il secondo, nel suo piccolo, ha mostrato un certo virtuosismo».

E sul fronte sociale?

«Il 5 dicembre scade la cassa integrazione per i dipendenti di Conateco e Soteco. Spero sarà rinnovata. Mi auguro che con la fine del commissariamento termini anche la stagione degli ammortizzatori sociali. Non ci sono solo loro, però, non dimentichiamo i dipendenti di Silos Granari e i 70/75 della Culp (Compagnia Unica Lavoratori Portuali, ndr), per questi ultimi la situazione è difficile: con un traffico così basso non c'è abbastanza lavoro. Abbiamo gestito le vertenze in autonomia, senza **Aumento portuale** avviando tagli e pensionamenti anticipati, ma, se le cose continuano ad andare così, nei prossimi due, tre anni dovremo dire addio a una compagnia storica del porto».

Infine, la viabilità interna.

«Non è più sostenibile un porto con una sola entrata dall'autostrada. Per quanto possano sforzarsi i terminalisti, come si cresce in queste condizioni? Ci sono spazi che sono terra di nessuno e che vanno riorganizzati, riutilizzati. Tutta la merce passa per Levante, una zona che avrebbe bisogno di un profondo rinnovamento».

Il Nautilus

SERVIZI INTERMODALI PER MIGLIORARE COMPETITIVITA' PORTO DI NAPOLI



NAPOLI – “Visione condivisa quella del presidente Confetra, Nereo Marcucci, infrastrutturare il Sud è opportunità di sviluppo anche per le imprese del Nord Italia” questo il commento dei vertici dell’Interporto Sud Europa a chiusura del convegno organizzato da Confetra, Assofer e Unindustria Napoli, nel Museo storico di Pietrarsa a Portici.

Il presidente dell’Interporto Sud Europa, Salvatore Antonio De Biasio, evidenzia, come ha detto il Ministro Del Rio, con plauso di confindustria, che il porto di Napoli necessita di un collegamento ferroviario efficiente affinché tutto il sistema logistico possa esprimere un’efficace intermodalità. E’, quindi, una buona notizia la conferma dell’inizio lavori per il 2018 del progetto che risolverà il problema di Napoli-Traccia (in pratica il binario di entrata e uscita dal porto, che lo collega alla rete, interseca a raso con passaggio livello un’importante arteria cittadina rendendo complicato l’utilizzo del treno per lo spostamento delle merci da e per il porto).

“Se da un canto comprendiamo il malumore degli operatori che vorrebbero soluzioni immediate per risolvere i problemi del porto, siamo comunque convinti che queste soluzioni immediate devono essere cercate in un disegno più ampio di scelte strategiche che assicurino un vero cambio di rotta nella governance dello scalo.”

“Come sottolineato da Pietro Spirito, ad oggi presidente designato da Delrio all’Autorità di Sistema Portuale, sviluppare la rete di servizi intermodali sarà la base per migliorare la competitività del porto di Napoli.

L’interporto Sud Europa sta lavorando in questa direzione portando avanti progetti e realizzazioni importanti, ad esempio il raddoppio dei binari di presa e consegna, che diventeranno sei, con un adeguamento della lunghezza fino a 750 metri come da standard europeo, l’avvio dei lavori per la realizzazione del casello autostradale a servizio dell’Interporto sulla A30, e la consegna di nuovi capannoni raccordati internamente, tutto ciò assieme alla ripresa dell’espansione strutturale dà una perfetta visione del forte dinamismo con il quale L’ISE guarda al futuro del sistema portuale-logistico campano” conclude il presidente De Biasio.

Il Nautilus

Esoneri da accise formalità per i rifornimenti



BRINDISI – Per i rifornimenti di gasolio in esonero da accisa è necessario osservare alcune formalità. Il carburante dovrà essere denaturato oppure no in base al titolo per il quale è concesso l'esonero. A tal fine il carburante si distingue in gasolio bianco e gasolio verde.

Dal punto di vista chimico-fisico i due prodotti (gasolio bianco e gasolio verde) hanno specifiche tecniche molto simili. Il gasolio per autotrazione essendo sottoposto ad una tassazione diversa viene colorato di verde (ovvero sottoposto a denaturazione che rende il prodotto esente negli usi consentiti) per distinguerlo da altri prodotti petroliferi prima della commercializzazione.

Quindi il gasolio cosiddetto bianco è un prodotto non denaturato che a secondo dell'uso e della destinazione può essere gravato da accisa che deve essere assolta se il prodotto fornito viene utilizzato da unità di diporto per uso privato mentre è esonerato se legato all'utilizzo da parte di altre unità.

Le unità da diporto sia comunitarie che di Paesi terzi in partenza da un porto italiano con diretta destinazione ad un porto fuori dall'Unione Europea alle quali è riservato il trattamento fiscale previsto per le provviste di bordo si devono rifornire con gasolio bianco cioè carburante non denaturato. Per le unità in navigazione tra porti nazionali o comunitari, con tragitti includenti acque non comunitarie, l'Agenzia delle Dogane, modificando una precedente prassi, ha dato disposizioni per l'utilizzo di gasolio verde, cioè del prodotto denaturato.

Le unità da diporto sia comunitarie che di Paesi terzi che sono adibite in via esclusiva ad attività di noleggio che solcano le acque comunitarie sono tenute all'impiego del prodotto denaturato ovvero gasolio verde.

Per poter procedere all'imbarco del carburante è necessaria la presentazione del libretto di controllo accompagnata dalla compilazione di un "memorandum" che deve recare numerazione, data e firma dell'esercente titolare dell'impianto o dal suo delegato e dal marittimo o comandante dell'imbarcazione oggetto del rifornimento oltre gli estremi dell'imbarcazione destinataria del rifornimento nonché la quantità unitamente ad una dichiarazione di aver effettuato le annotazioni previste sul libretto di controllo.

Le imbarcazioni che battono bandiera comunitaria ed extracomunitaria possono rifornirsi con la presentazione della documentazione di bordo dell'imbarcazione i cui estremi sono riportati nel "memorandum".

Ai fini della tracciabilità delle agevolazioni sul "libretto di controllo", che diventa obbligatorio per tutte le imbarcazioni aventi titolo all'impiego di prodotti petroliferi agevolati, devono essere annotati gli imbarchi ed i consumi di prodotti petroliferi agevolati.

Il lavoro nel porto e il rilancio con le «Autostrade del mare»

Due incontri domani indetti dalla Uil e dall'Authority

● La stabilità del lavoro e le prospettive di ricollocazione dei lavoratori portuali - tra cui quelli di Tct, attualmente in cassa integrazione - che da gennaio saranno presi in carico dalla nuova Agenzia per il lavoro portuale. Se ne parla domani, dalle 9,30, in un convegno della Uil di Taranto in collaborazione con la Uil Trasporti nel salone della Provincia. Tema del confronto «Politiche industriali, il lavoro, la formazione, l'Agenzia». Ne discutono Ivano Russo, dirigente del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Leo Caroli, responsabile della task force per l'occupazione della Regione Puglia, Federico Pirro, docente di Storia dell'industria all'Università di Bari, Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio, Carmelo Sasso, segretario della Uiltrasporti Taranto. Aldo Pugliese, segretario Uil Puglia, porgerà il saluto in apertura, mentre introdurrà il tema Giancarlo Turi, segretario Uil Taranto; concluderà Claudio Tarlazzi, segretario generale Uiltrasporti. Modererà i lavori Domenico Palmiotti, giornalista, capo della redazione di Taranto de «La Gazzetta del Mezzogiorno».

E nel pomeriggio di domani, dalle 15, incontro in Comune «per discutere dei temi connessi al futuro sviluppo delle Autostrade del mare, dell'intermodalità e della logistica». Questo tenendo conto sia della programmazione locale e nazionale, che della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ionio che ha sede a Taranto e della quale Sergio Prete, commissario uscente, è stato nominato da pochi giorni presidente dal ministro Graziano Delrio. L'incontro di domani è indetto in collaborazione con la nuova Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile. Ai lavori parteciperanno il sindaco di Taranto, Ezio Stefano, il direttore marittimo della Puglia e Basilicata, ammiraglio ispettore Domenico De Michele, il presidente della Camera di Commercio

di Taranto, Luigi Sportelli, il presidente dell'Autorità portuale di sistema, Sergio Prete, il direttore commerciale del gruppo Grimaldi e presidente dell'Associazione Alis, Guido Grimaldi, il presidente della Logsystem International, Jacopo Signorile, e il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo. Chiuderà i lavori Ivano Russo, dirigente del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, «che fornirà un quadro della portualità e della logistica anche dal punto di vista istituzionale, delineandone gli sviluppi strategici e di sistema», si legge in una nota.

Con la presenza da quasi due mesi del gruppo Grimaldi, il porto di Taranto, spiega l'Authority, è stato insediato «per la prima volta nella rete di Autostrade del mare» dello stesso gruppo «grazie al servizio settimanale ro-ro, principalmente riservato al trasporto di mezzi pesanti (incluso mezzi refrigerati) ed altra merce rotabile che viaggia tra la Sicilia ed il Nord-Centro Italia». Si tratta, in particolare, di un servizio effettuato «su Taranto ogni lunedì in arrivo da Catania e ogni mercoledì, in direzione opposta, con destinazione Catania, Civitavecchia e Genova. La nave impiegata è la

Eurocargo Livorno che, con i suoi 4.000 metri lineari di capacità di carico, è la più importante della flotta per il trasporto del "non accompagnato"» e «consente di caricare un maggior numero di rotabili». «Il porto dice l'Authority è interessato da un importante programma di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturale che ha principalmente lo scopo di recuperare il divario strutturale e tecnologico con altri competitor nel mercato di riferimento. Tale processo, ancorché non concluso, consente oggi di cogliere i primi segnali di ripresa delle attività portuali e dell'attrattività economica».

PORTO. Lunedì, nella sala consiliare del Comune, workshop su Intermodalità e Logistica

Le autostrade del mare

L'evento è stato organizzato dall'Autorità di sistema portuale dello Ionio in collaborazione con Alis

TARANTO - Autostrade del mare: Intermodalità e Logistica.

Come noto, nel corso di questi ultimi anni, il porto di Taranto è interessato da un importante programma di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturale che ha principalmente lo scopo di recuperare il divario strutturale e tecnologico con altri competitor nel mercato di riferimento.

«Tale processo - spiegano dall'Autorità di sistema portuale dello Ionio - ancorché non concluso, consente oggi di cogliere i primi segnali di una ripresa delle attività portuali e dell'attrattività economica, con buon auspicio che tali risultati riescano a coinvolgere, in tempi brevi, la comunità jonica e le imprese e che operano nel settore della logistica.

L'impegno istituzionale finora profuso per la realizzazione delle opere e per attuare una più ampia diversificazione dei traffici, unitamente agli sforzi degli operatori privati, hanno consentito l'insediamento del porto di Taranto, per la prima volta, nella rete di Autostrade del Mare del Gruppo Grimaldi, grazie al

servizio settimanale ro/ro - principalmente riservato al trasporto di mezzi pesanti (incluso mezzi refrigerati) ed altra merce rotabile che viaggia tra la Sicilia ed il Nord/Centro Italia - operato su Taranto ogni lunedì in arrivo da Catania e ogni mercoledì, in direzione opposta, con

destinazione Catania, Civitavecchia e Genova.

La nave impiegata è la moder-

na Eurocargo Livorno, che con i suoi 4.000 metri lineari di capacità di carico, è la nave più importante della flotta per il trasporto del "non accompagnato", poiché consente di caricare un maggior

numero di rotabili (hoistable deck)».

Per discutere dei temi connessi al futuro sviluppo delle Autostrade del Mare, dell'intermodalità e della logistica, alla luce della programmazione locale e nazionale in atto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in

collaborazione con la neo istituita Alis - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile - organizzano un workshop sul tema "Autostrade del Mare: Intermodalità e Logistica" che si terrà presso la Sala Consiliare del Comune di Taranto lunedì 21 novembre alle ore 15.

Parteciperanno ai lavori il Sindaco di Taranto, **Ippazio Stefano**, il Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata Amm. Isp. (Cp) **Domenico De Michele**, il Presidente della Camera di Commercio di Taranto, **Luigi Sportelli**.

Interverranno il Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, **Sergio Prete**, il Corporate Short Sea Commercial Director del Gruppo Grimaldi e Presidente dell'Associazione Alis, **Guido Grimaldi**, il Presidente della Logsystem International Srl, **Jacopo Signorile** e il Presidente di Confindustria Taranto **Vincenzo Cesareo**.

Chiuderà i lavori **Ivano Russo** - Dirigente del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - che fornirà un quadro della portualità e del-

la logistica anche dal punto di vista istituzionale delineandone gli sviluppi strategici e di sistema.

Il Nautilus

Porto di Taranto: workshop “Autostrade del mare: intermodalità e logistica”



TARANTO – Come noto, nel corso di questi ultimi anni, il porto di Taranto è interessato da un importante programma di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturale che ha principalmente lo scopo di recuperare il divario strutturale e tecnologico con altri competitor nel mercato di riferimento. Tale processo, ancorchè non concluso, consente oggi di cogliere i primi segnali di una ripresa delle attività portuali e dell'attrattività economica, con buon auspicio che tali risultati riescano a coinvolgere, in tempi brevi, la comunità ionica e le imprese e che operano nel settore della logistica.

L'impegno istituzionale finora profuso per la realizzazione delle opere e per attuare una più ampia diversificazione dei traffici, unitamente agli sforzi degli operatori privati, hanno consentito l'insediamento del porto di Taranto, per la prima volta, nella rete di Autostrade del Mare del Gruppo Grimaldi, grazie al servizio settimanale ro/ro – principalmente riservato al trasporto di mezzi pesanti (incluso mezzi refrigerati) ed altra merce rotabile che viaggia tra la Sicilia ed il Nord/Centro Italia – operato su Taranto ogni lunedì in arrivo da Catania e ogni mercoledì, in direzione opposta, con destinazione Catania, Civitavecchia e Genova.

La nave impiegata è la moderna Eurocargo Livorno, che con i suoi 4.000 metri lineari di capacità di carico, è la nave più importante della flotta per il trasporto del “non accompagnato”, poiché consente di caricare un maggior numero di rotabili (hoistable deck).

Per discutere dei temi connessi al futuro sviluppo delle Autostrade del Mare, dell'intermodalità e della logistica, alla luce della programmazione locale e nazionale in atto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in collaborazione con la neo istituita ALIS – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile – organizzano un workshop sul tema “Autostrade del Mare: Intermodalità e Logistica” che si terrà presso la Sala Consiliare del Comune di Taranto in data 21 Novembre p.v. alle ore 15.00. Parteciperanno ai lavori il Sindaco di Taranto, Ippazio Stefano, il Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata Amm. Isp. (CP) Domenico De Michele, il Presidente della CCIAA di Taranto, Luigi Sportelli.

Interverranno il Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, il Corporate Short Sea Commercial Director del Gruppo Grimaldi e Presidente dell'Associazione ALIS, Guido Grimaldi, il Presidente della Logsystem International Srl, Jacopo Signorile e il Presidente di Confindustria Taranto Vincenzo Cesareo. Chiuderà i lavori Ivano Russo – Dirigente del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – che fornirà un quadro della portualità e della logistica anche dal punto di vista istituzionale delineandone gli sviluppi strategici e di sistema.

Porto di Taranto: workshop sul tema "Autostrade del Mare: Intermodalità e Logistica"

(FERPRESS) – Taranto, 18 NOV – “Come noto, nel corso di questi ultimi anni, il porto di Taranto è interessato da un importante programma di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturale che ha principalmente lo scopo di recuperare il divario strutturale e tecnologico con altri competitor nel mercato di riferimento”. Lo afferma in una nota stampa il Porto di Taranto.

Tale processo, ancorchè non concluso, consente oggi di cogliere i primi segnali di una ripresa delle attività portuali e dell’attrattività economica, con buon auspicio che tali risultati riescano a coinvolgere, in tempi brevi, la comunità jonica e le imprese e che operano nel settore della logistica.

L’impegno istituzionale finora profuso per la realizzazione delle opere e per attuare una più ampia diversificazione dei traffici, unitamente agli sforzi degli operatori privati, hanno consentito l’insediamento del porto di Taranto, per la prima volta, nella rete di Autostrade del Mare del Gruppo Grimaldi, grazie al servizio settimanale ro/ro – principalmente riservato al trasporto di mezzi pesanti (incluso mezzi refrigerati) ed altra merce rotabile che viaggia tra la Sicilia ed il Nord/Centro Italia – operato su Taranto ogni lunedì in arrivo da Catania e ogni mercoledì, in direzione opposta, con destinazione Catania, Civitavecchia e Genova. La nave impiegata è la moderna Eurocargo Livorno, che con i suoi 4.000 metri lineari di capacità di carico, è la nave più importante della flotta per il trasporto del “non accompagnato”, poiché consente di caricare un maggior numero di rotabili (*hoistable deck*).

Per discutere dei temi connessi al futuro sviluppo delle Autostrade del Mare, dell’intermodalità e della logistica, alla luce della programmazione locale e nazionale in atto, l’*Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio*, in collaborazione con la neo istituita ALIS – Associazione Logistica dell’Intermodalità Sostenibile – organizzano un workshop sul tema “Autostrade del Mare: Intermodalità e Logistica” che si terrà presso la Sala Consiliare del Comune di Taranto in data 21 Novembre p.v. alle ore 15.00.

Parteciperanno ai lavori il Sindaco di Taranto, Ippazio Stefano, il Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata Amm. Isp. (CP) Domenico De Michele, il Presidente della CCIAA di Taranto, Luigi Sportelli.

Interverranno il Presidente dell’AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, il Corporate Short Sea Commercial Director del Gruppo Grimaldi e Presidente dell’Associazione ALIS, Guido Grimaldi, il Presidente della Logsystem International Srl, Jacopo Signorile e il Presidente di Confindustria Taranto Vincenzo Cesareo.

Chiuderà i lavori Ivano Russo – Dirigente del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – che fornirà un quadro della portualità e della logistica anche dal punto di vista istituzionale delineandone gli sviluppi strategici e di sistema.

Infrastrutture «nuove» pure in Puglia e Basilicata

Delrio: devono essere al servizio degli hub industriali e turistici

FEDERICO PIRRO*

● Il ministro Delrio nell'intervista al Sole 24 Ore di venerdì scorso, ribadendo ancora una volta un suo preciso orientamento, ha affermato: «Le infrastrutture devono essere anzitutto al servizio degli hub industriali e turistici e sulla base di questo criterio prioritario vanno programmate e selezionate», aggiungendo poi che «fra le priorità vi sono i collegamenti ferroviari con gli hub portuali e l'accessibilità nelle città».

Un'idea forza quella del ministro che sta orientando ovunque sia tecnicamente sia giuridicamente possibile lo sblocco e il completamento delle infrastrutture già avviate ed ispirando le linee guida per quelle che dovranno essere realizzate. L'armatura infrastrutturale del Paese, insomma, deve essere consolidata e qualificata in relazione ai bisogni delle imprese e dei cittadini mediante quelle che Delrio per le aziende chiama «grandi operazioni industriali», capaci cioè di migliorare la competitività dei flussi di merci destinate a lunghi viaggi soprattutto verso i mercati esteri: pertanto, non avranno più priorità opere pubbliche che non rispondano a

precise e documentate esigenze, ma che risultino ispirate solo a finalità puramente edificatorie.

Un'opzione che in Puglia e Basilicata, impegnate a progettare l'area logistica integrata prevista dal Pon Infrastrutture e reti 2014-2020, trova piena rispondenza sia nelle necessità degli imponenti hub industriali che vi sono localizzati - e definibili sicuramente di rilievo internazionale, per le di-

mensioni degli impianti insediati, il numero dei loro occupati, e i volumi di produzioni ed esportazioni - e sia nelle esigenze dei numerosi cluster di piccole e medie imprese diffusi nelle due regioni. I grandi poli manifatturieri di varie dimensioni di Taranto-Massafra, Brindisi, Lec-

ce-Surbo, Bari-Modugno, Foggia Incoronata, S. Nicola di Melfi, Potenza e i tanti addensamenti di piccole e medie imprese dal Basso Salento alla Valle d'Itria, dalla Murgia al Sud-Est Barese, dalle porte del capoluogo regionale sino a San Severo, le aree industriali costiere di Monopoli, Molfetta, Barietta e Manfredonia, e in Basilicata le zone del Vulture, di Tito, della Val d'Agri e del Materano già oggi registrano massicci flussi di materie prime, beni intermedi e prodotti finiti che si muovono con crescente intermodalità gomma-rotai, o partendo dai nostri scali portuali.

Alcuni dati: nel 2014 (ultimi dati disponibili-fonte ministero dei Trasporti) la Puglia ha movimentato - su veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia - 35,7 milioni di tonnellate, risultando per tale voce la prima regione del Mezzogiorno e la ottava in Italia, alle spalle di Lombardia,

Emilia Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Lazio e Trentino. Con la stessa modalità di trasporto, la Basilicata nel 2014 ha movimentato 8,3 milioni di tonnellate. Nel 2015 i porti di Taranto, Brindisi, Monopoli, Bari, Barietta e Manfredonia hanno movimentato complessivamente beni (rinfuse solide, liquide e merci varie) per poco più di 41 milioni di tonnellate che hanno registrato un incremento nel primo semestre del 2016, almeno per gli scali di Bari, Brindisi e Taranto: quest'ultimo, in particolare, lo scorso anno con 22,5 milioni di tonnellate e nonostante la ridotta attività dell'Ilva, è risultato il sesto porto italiano per movimentazione totale e resta uno dei pilastri portuali della competitività portuale italiana nel Mediterraneo. Se ne discute oggi a Taranto in due iniziative, l'una al mattino della Uil e l'altra dell'Autorità portuale nel pomeriggio.

Da Bari Lamasinata - che è la principale stazione merci della Puglia a cui afferiscono lo scalo Fer-

ruccio, il raccordo GTS e l'Interporto - nel 2015 sono partiti 3.929 convogli fra treni combinati e treni differenziati, che da anni registrano un aumento costante così suddiviso:

3010 (2010), 3.329 (2011), 3.579 (2012), 3.662 (2013), 3.872 (2014). Tali dati - che si ringrazia RFI per averli cortesemente comunicati - dimostrano che è cresciuta la domanda di movimentazione merci su rotaia, ma che una sua ulteriore espansione sarà resa possibile solo da un potenziamento (già previsto) delle capacità di movimentazione di Lamasinata, anche per spostare su ferro una parte di quei 35,7 milioni di tonnellate - presumibilmente cresciute nel 2015 - che l'anno prima si erano spostate su gomma.

Allora anche i lavori in corso nel porto di Taranto e Brindisi per potenziarne i raccordi ferroviari con le linee di collegamento nazionali muovono proprio nella direzione indicata con chiarezza dal ministro Delrio che punta a incrementare i trasporti di merci su ferro, per abbatterne i costi di trasporto e ridurre l'inquinamento. Pertanto gli apparati di produzione industriale di Puglia e Basilicata e l'area logistica interregionale - che li raccorderà mediante i grandi corridoi TEN-T e gli scali portuali pugliesi con i mercati internazionali - si apprestano a dare piena conferma alle idee forza di Delrio.

*Università di Bari

Gioia Tauro, passeranno all' Agenzia 400 lavoratori

Porto, gli esuberanti scendono Ora si apre un' altra partita

Cgil, Cisl, Uil e Ugl firmano l' intesa a denti stretti

Saranno 400 i lavoratori del porto di Gioia Tauro che saranno collocati nell' Agenzia per il lavoro portuale. Nella notte tra giovedì e venerdì le organizzazioni sindacali confederali di Cgil, Cisl, Uil e Ugl. Alla fine dopo un confronto serrato durato dalle 14 alle 23 è arrivata l' intesa sul numero che passa, ma l' ipotesi era stata già messa sul piatto dall' azienda Medcenter Container Terminal nell' ultimo incontro a Roma, da 442 esuberanti a 400. Non firma l' intesa il Sul -coordinamento portuali che da sempre si è opposto alla costituzione di questo organismo con questi numeri.

Alla fine nel verbale i rappresentanti del Sul hanno proposto all' azienda che gestisce lo scalo di attivare un meccanismo di solidarietà tra i lavoratori che attraverso la mancata prestazione di una giornata di lavoro al mese (con riduzione di circa 50 euro) potrebbe recuperare anche decine di unità lavorative attualmente dichiarate in esubero. Una ipotesi sulla quale nel verbale di riunione l' azienda non ha risposto espressamente ma ha praticamente bollato in questo modo: «Si registrano le posizioni sindacali anticipando, peraltro, che l' utilizzo di strumenti contrattuali alternativi a quello della istituenda Agenzia non può essere contemplato in quanto non funzionale ad una adeguata gestione degli esuberanti».

Il percorso delle sigle sindacali confederali, invece, è diversa. Sempre nel verbale si legge che i rappresentanti sindacali pur confermando la loro resistenza rispetto ai numeri hanno accettato "responsabilmente" la costituzione dell' Agenzia quale strumento necessario per salvare l' occupazione dallo spettro della mobilità per 442 unità lavorative. In effetti, dopo, un primo "no" alla sottoscrizione dell' accordo legato anche a un possibile referendum tra i lavoratori le quattro sigle sindacali scrivono: «Considerando il sopraggiunto fallimento degli estremi tentativi di mantenere l' unitarietà sindacale, riteniamo responsabilmente indispensabile la sigla per l' istituzione ed il finanziamento dell' Agenzia, con la conseguente intesa raggiunta per il prosieguo delle trattative finalizzate a una ulteriore riduzione dell' esubero».

Quindi tutti contenti, a denti stretti, tranne il Sul che ha deciso, come quasi sempre negli ultimi anni, a

non firmare intese con l' Azienda e percorrere di fatto una linea singola. Adesso le parti si vedranno per stabilire e definire i criteri di passaggio dei lavoratori.

Un' altra patata "bollente" difficile.3(a.n.)

)

Informazioni Marittime

Gioia Tauro, raggiunto accordo sindacati-MedCenter su



Un accordo non facile, giunto solo in nottata, quello tra le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil e Ugl e la MedCenter Terminal Container che prevede il collocamento in un'Agenzia del Lavoro di **400 portuali in esubero** del porto di Gioia Tauro.

L'intesa, riferisce l'Ansa, non è stata accettata dal Sul e dal Coordinamento dei Portuali secondo i quali il numero degli addetti da collocare nella struttura è sproporzionato rispetto alla media dei movimenti dei container nel porto di Gioia Tauro. L'accordo sblocca il varo dell'Agenzia che sarà gestita dall'Autorità Portuale e per la quale il Governo si è impegnato a stanziare 15 milioni di euro per i prossimi tre anni.

Si tratta di creare una sorta di contenitore che dovrà gestire i portuali in esubero fino al loro reinserimento, dopo un periodo di riqualificazione professionale, nelle attività di differenziazione portuale già previste e pronte ad essere inserite in un nuovo Accordo di programma quadro per la realizzazione del gateway ferroviario, di un bacino di carenaggio per la cantieristica navale e di altri interventi.

MCT FIRMA CON CGIL, CISL, UIL E UGL

Gioia Tauro, accordo per 400 esuberanti

Adesso il governo può sbloccare la dotazione dell'Agenzia per il lavoro

Conslip e i sindacati Cgil, Cisl, Uil e Ugl hanno trovato un accordo per il collocamento di 400 lavoratori in esubero del MedCenter container terminal di Gioia Tauro, che verranno assorbiti in un'Agenzia per il lavoro istituita dal governo. Non hanno invece firmato i sindacati Sul e Coordinamento dei portuali. Il motivo della mancata adesione all'accordo è che il numero degli addetti in esubero da collocare nell'Agenzia sarebbe sproporzionato rispetto alla media dei movimenti dei container nel porto di Gioia Tauro.

La firma sull'accordo è arrivata nella notte fra giovedì e venerdì scorsi. Più di un mese fa un precedente incontro era terminato con un nulla di fatto e aveva portato alla chiusura del terminal per sciopero per cinquanta ore. I sindacati non avevano accettato la proposta dell'azienda di collocare in esubero 442 persone. L'azienda aveva dato la disponibilità a ritoccare quella cifra di un 10 per cento, compromesso che è stato accettato da una parte dei sindacati. Con la firma viene sbloccato il varo dell'Agenzia, che sarà gestita dalla neonata Autorità di sistema portuale, che probabilmente sarà presieduta dall'attuale assessore al Siste-

ma della logistica della Regione Calabria, Francesco Russo. Per l'Agenzia, che coinvolgerà anche gli altri due porti di transhipment italiani, Taranto e Cagliari, il governo si è impegnato a stanziare 15 milioni di euro all'anno per i prossimi tre anni. Si tratta di creare una sorta di contenitore che dovrà gestire i portuali in esubero fino all'oro inserimento, dopo un periodo di riqualificazione professionale, nelle attività di differenziazione portuale già previste e pronte ad essere inserite in un nuovo accordo di programma quadro che chiama in causa la realizzazione del gateway ferroviario il varo della cantiereistica navale con la realizzazione di un bacino di carenaggio e altre attività in via di programmazione.

Un mese fa la vertenza si era arenata sul numero di dipendenti in esubero. La società aveva confermato i 442 esuberanti denunciati nei giorni precedenti, ribadendo la volontà di procedere con la mobilità del personale interessato. I 250 portuali che lavorano per il terminal Met avevano incrociato le braccia. «L'azienda aveva commentato il segretario della Cgil comprensoriale, Nino Costantino - è stata irremovibile, nonostante

gli impegni assunti dal governo nei mesi scorsi, quando, a Palazzo Clugi, alla presenza del ministro Delrio e del sottosegretario alla presidenza, De Vincenti, si era trovata un'intesa sulla costituzione di un'agenzia incaricata di ricollocare il personale in esubero. Quell'intesa all'azienda sembra non interessare più». I sindacati contestavano i dati forniti dalla Met, ritenendo non giustificata la cifra di 442 portuali eccedenti. L'obiettivo per le organizzazioni dei lavoratori era di mandare in esubero non più di 300 persone, ricollocabili nell'ambito dei lavori di costruzione della banchina di carenaggio e del gateway ferroviario al servizio dello scalo. È proprio sulla cifra, un compromesso che soddisfa l'azienda, è arrivata ieri la spaccatura fra le sigle sindacali.

A Taranto era stato raggiunto un accordo per la collocazione nell'Agenzia dei 519 lavoratori dell'ex terminal container Tet, attualmente in liquidazione. I dipendenti rischiavano la messa in mobilità dopo la fine dell'anno di cassa integrazione lo scorso settembre. Era invece stato trovato un accordo con il ministero del Lavoro e la presidenza del Consiglio, che prevede la proroga per tre mesi della cassa, fino alla fine dell'anno. Al

termine della proroga, dal principio del 2017 i lavoratori dell'ex-Tet passeranno nell'Agenzia per il lavoro, da dove potranno essere ricollocati in altre attività portuali. L'attività dell'Agenzia durerà tre anni, che saranno utilizzati per la formazione e riqualificazione professionale. A Taranto il futuro è sospeso all'assegnazione delle aree del molo Polisettoriale, fino allo scorso anno gestito dal Tet di Evergreen, Hutchison Ports e gruppo Mancoschi. La gara per la nuova concessione non ha avuto successo. L'Autorità portuale ha rigettato le due offerte di Italcave e del consorzio Ulisse, che avrebbero potuto assorbire soltanto poche decine di lavoratori.

La costituzione di un'agenzia pubblica di somministrazione di lavoro in porto era stata annunciata ufficialmente lo scorso 6 luglio in un vertice a Palazzo Chigi sul porto di Taranto. Il governo ha preso in carico i lavoratori portuali di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, i tre scali di transhipment a rischio disoccupazione. Il transhipment italiano, soprattutto Taranto e in misura meno accentuata Gioia Tauro, sta attraversando una crisi di traffico. La nuova agenzia sarà operativa dal primo gennaio prossimo con un raggio di azione di 36 mesi.

Alberto Ghiera

Porto Gioia Tauro, raggiunta l'intesa sindacati-Mct sugli esuberanti

Non firmano Sul e Coordinamento, sbloccato il varo dell'Agenzia del Lavoro



(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 18 NOV - E' stato raggiunto in nottata l'accordo tra le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil e Ugl e la MedCenter Terminal Container che prevede il collocamento in un'Agenzia del Lavoro di 400 portuali in esubero del Porto di Gioia Tauro.

L'intesa non è stata accettata dal Sul e dal Coordinamento dei Portuali secondo i quali il numero degli addetti da collocare nella struttura è sproporzionato rispetto alla media dei movimenti dei container nel porto di Gioia Tauro. L'accordo sblocca il varo dell'Agenzia che sarà gestita dall'Autorità Portuale e per la quale il Governo si è impegnato a stanziare 15 milioni di euro per i prossimi tre anni. Si tratta di creare una sorta di contenitore che dovrà gestire i portuali in esubero fino al loro reinserimento, dopo un periodo di riqualificazione professionale, nelle attività di differenziazione portuale già previste e pronte ad essere inserite in un nuovo Accordo di programma quadro che chiama in causa la realizzazione del gateway ferroviario, il varo della cantieristica navale con la realizzazione di un bacino di carenaggio e altre attività in via di programmazione.

Porti: Gioia Tauro; Filt-Cgil, intesa atto indispensabile

(v. "Porti: Gioia Tauro, raggiunta intesa..." delle 11:32)



(ANSA) - CATANZARO, 18 NOV - "Un atto indispensabile". Così il segretario nazionale della Filt-Cgil, Nino Cortorillo, ha commentato l'accordo sottoscritto al porto di Gioia Tauro tra organizzazioni sindacali e MCT per definire il numero di portuali che passeranno ad un'Agenzia del lavoro.

"L'intesa - afferma Cortorillo - dà seguito all'accordo definito a fine luglio alla Presidenza del Consiglio sulla crisi del settore transhipment. Adesso ci attendiamo che l'iter di approvazione della Legge di Bilancio contenga gli impegni assunti dal Governo con le organizzazioni sindacali e gli enti locali. Servono decisioni rapide e in linea con quanto concordato".

"Il progetto di riconversione produttiva di importanti siti del Sud come Taranto e Gioia Tauro - conclude il segretario nazionale della Filt Cgil - ha bisogno di grande coesione e dell'impegno di tutte le parti coinvolte". (ANSA).

DOMANI L' INAUGURAZIONE

Ecco Land alla Nuova Dogana «Diventerà l'"agorà" dei catanesi»

Una terra vergine da scoprire, un territorio inesplorato che nasconde infinite possibilità. A Catania approda Land-La Nuova Dogana-il centro polifunzionale nato all' interno della Vecchia Dogana che intende offrire un approdo a tutti quelli che cercano bellezza, arte e cultura.

Domani alle 10,30 si alza il sipario della nuova "agorà" dei catanesi: Land, caleidoscopica terra ideale, tempio di teatro, musica, concerti, start up, food, attività per bambini, mostre, pittura, cinema, e molto altro ancora. «Sono contento che la Vecchia dogana diventi la Nuova Dogana - ha detto Nunzio Martello, commissario dell' **Autorità portuale** che, nei mesi scorsi, si era raccomandato di fare della struttura una vera e propria casa della città -. Sono lieto che si apra alla città, proprio come abbiamo aperto il porto e sono certo che gli sforzi messi in campo per aprirla e renderla accogliente, troveranno nell' **Autorità portuale** la massima disponibilità. Sembra la direzione giusta: aspettiamo di vederla piena di catanesi».

Una grande festa, una giornata ricca di eventi, che racconterà, attraverso performances e "attacchi" d' arte e creatività, delle sette anime

di cui è composta: cultura (nella sua più vasta accezione: esposizioni, conferenze, corsi e formazione); teatro (vero e proprio spazio da 200 posti con palinsesto a cura di Cartura); eventi, bambini (laboratori, didattica, spettacoli); gusto; musica (live, concerti, performance); innovazione (collaborazione con incubator e Vulcanic).

Sette aree che, come le note, comporranno la musica che animerà la struttura del porto, nata dalla mente istrionica e visionaria di Alessandro Scardilli e Alfredo Guglielmino, per dare alla città uno spazio multifunzionale, dedicato all' arte - all' interno, tra le altre novità, è stata allestita una galleria che sarà a disposizione di quanti faranno richiesta - e alla musica, che sia includente di ogni realtà culturale, luogo di scambio e confronto.

Più che un evento, un' esperienza da vivere, resa possibile dalla passione di un gruppo di imprenditori che, con l' obiettivo di restituire la struttura alla città e viceversa, si sono scommessi, dando vita a uno spazio collettivo che, anche grazie al contributo della cittadinanza, prenderà forma di volta in volta.

Tra performances dal vivo, laboratori didattici per bambini, il teatro di figura a cura di Cartura e del suo

creatore, Alfredo Guglielmino, e una biblioteca "in itinere", ideata da Bianca Caccamese, il cui tesoro, i libri, verrà costituito dalle famiglie che, domani potranno portare un volume che, in occasione degli appuntamenti successivi, potranno andare in prestito.

Grandi Navi Veloci, prua su Palermo

La compagnia diventa terminalista: concessione di otto anni al Molo Santa Lucia

GENOVA. Il consiglio di amministrazione di **Grandi Navi Veloci**, la compagnia traghetti genovese controllata dal gruppo Aponte (Msc), ha approvato una trimestrale record, con margine operativo lordo +23,3% rispetto allo stesso periodo del 2015. In attesa di completare l'anno, Pierfrancesco Vago, presidente del Comitato esecutivo di Gnv, torna a mettere paletti sulle voci relative alla cessione della compagnia, ripetendo in sostanza che non è in vendita, e annunciando l'interesse da parte dell'azionista di investire ancora: «Questa è un'azienda con importanti prospettive di crescita ulteriore, e i recenti risultati confermano la lungimiranza dell'investimento. Come azionisti siamo fermamente intenzionati a sostenere la compagnia e i suoi dirigenti realizzando ulteriori piani di investimento».

Qualche cosa in questo senso la rivela Matteo Catani, da poco più di due mesi amministratore delegato di Gnv: «La politica di rafforzamento delle rotte sulla Sicilia, il ritorno della compagnia a Malta- spiega il manager - hanno spinto Gnv a fare il primo investimento da terminalista in Italia, se si escludono le

quote detenute in Stazioni Marittime a Genova, dove tuttavia operiamo solo in regime di articolo 16. Venerdì scorso infatti a Palermo abbiamo invece firmato una concessione di otto anni per il Molo Santa Lucia. Palermo è un porto dove occupiamo attualmente un'area di 11mila metri quadrati, a cui si aggiungeranno altri 5.000 metri di piazzale più i 20 mila metri del Molo propriamente detto. Qui opereremo come articolo 16 e articolo 18», cioè- in base alla legge dei porti del 1994 - come impresa (16) ma soprattutto come terminalista (18). Gli investimenti saranno sulla riqualificazione del compendio e sulla ristrutturazione delle aree di biglietteria e stoccaggio. Così, mentre Tirrenia e Grimaldi sono tra i big interessati alle banchine di Catania, Gnv metterà radici nel capoluogo siciliano. Per quanto riguarda Genova, Catani spiega che l'apertura della linea maltese ha portato benefici di traffico anche sullo scalo ligure, base di molto traffico verso l'isola mediterranea in partenza dal Nord Italia. L'ad fa anche una stima su quale sarà il contributo di Gnv a fine anno in termini di movimentazione merci e passeggeri: «Dai dati dei primi nove mesi, facendo una proiezione possiamo dire che ci avviamo a chiudere il 2016 con oltre un milione di metri lineari di merce trasportata e 800 mila passeggeri».

Attualmente la flotta di Gnv è di 11 traghetti per il trasporto passeggeri e merci: la compagnia opera su cinque rotte nazionali che collegano i principali porti della Penisola con Sicilia e Sardegna, e ha attivato

- segue

nove rotte internazionali consolidando la presenza in Marocco, Tunisia, Spagna, Francia e Albania, oltre alla linea con Malta di recente apertura: «Il nostro business- aggiunge Catani - è focalizzato sul cosiddetto lungo raggio, cioè quelle rotte tra 200 e 250 miglia, e sopra le 12 ore di navigazione.

Proprio per questo, nel 2017 punteremo a rafforzare i collegamenti dalla Francia al Marocco impiegando una nuova nave, e stiamo valutando l' utilizzo, sempre nell' anno, di unità tutto merci (ro-ro)» elemento quest' ultimo che sarebbe di novità rispetto alla storia recente di Gnv.

Il manager ricorda infine l' impegno della compagnia in relazione al problema dei certificati Stcw per i marittimi: «Il ministero si è mosso in ritardo, i decreti sono usciti solo a marzo di quest' anno, e noi ci siamo trovati con il rischio di non poter imbarcare, al primo gennaio 2017, una parte delle 1.080 persone che navigano con noi: bisogna tenere conto infatti che i corsi, a seconda del grado del personale, prendono un periodo di tempo che va da due a 20 giorni. Non solo, hanno anche dei costi, che vanno da 400 a 1.700 euro a persona. Ci siamo mossi velocemente perché i lavoratori potessero fare i corsi e ottenere le certificazioni previste, e ce ne siamo fatti carico in termini economici.

Oggi sono 830 i marittimi Gnv che hanno potuto mettersi in linea con la normativa».l.

La Danzica d'Italia. Manodopera straniera, posti perduti e redditi abbassati: così la roccaforte rossa cede dopo 25 anni

“Qui la sinistra è finta” Tra la rabbia operaia che spinge Monfalcone in mano alla Lega

DAL NOSTRO INVIATO
GIAMPAOLO VISETTI

MONFALCONE. «Siamo stanchi, abbandonati. Il cambiamento c'è, ma in peggio. La rottamazione c'è stata, ma i nuovi sono peggiori dei vecchi. Il Pd ora mangia con i padroni, non ha tempo per parlare con i lavoratori. E noi siamo poveri». E' ancora buio, tira la bora, tre gradi sopra zero. La massa degli operai Fincantieri preme al cancello nel quartiere storico di Panzano. I «bisiachi», a costruire le grandi navi, sono rimasti in pochi. Erano cinquemila, non arrivano a settecento. La mano d'opera, di appalto in subappalto, arriva da lontano: Bangladesh, India, Europa dell'Est, meridione d'Italia. Il cantiere resta la «mamma»: prima dell'alba migliaia di auto, di corriere e di tir fanno tremare le casette inizio Novecento. Chi arriva in bicicletta viene fermato dai caporali che offrono contratti più lunghi e anticipi sulla paga. Anche uno straniero, da 600 euro, può superare i mille al mese. Alle finestre sono appesi manifesti: «Panzano libero», «Basta Tir», «Stop Bangla». Lo tsunami che in Friuli Venezia Giulia scuote il centrosinistra di Debora Serracchiani e Matteo Renzi, nasce qui. Monfalcone era la roccaforte rossa del Nordest: punte del 75%, sinistra al potere da un quarto di secolo. Mai un sindaco di destra. Domenica 6 novembre, poche ore prima che Donald Trump si prendesse la Casa Bianca, Anna Maria Cisint ha più discretamente consegna-

to anche la «Danzica d'Italia» alla destra e alla Lega. Silvia Altan, ex sindaca Pd, al ballottaggio è crollata al 37,5%. Per il Pd locale della vicesegretaria nazionale Serracchiani e del presidente dei deputati Ettore Rosato, pure renziano, un 2016 da incubo. In luglio hanno perso Trieste, Pordenone e il resto dell'Isontino. Ora lo spettro del tracollo e della destra si allunga sul referendum del 4 dicembre e sulle regionali 2018. «Di questa finta sinistra - dice Carlo Vissintin, da trent'anni operaio Fincantieri - non ci fidiamo più. A Roma vara il Jobs Act. Le consegna i lavoratori al precariato e ai boss dei voucher. A Trieste ignora gli anziani e taglia la sanità. A Monfalcone accetta una centrale a carbone e ubbidisce a Fincantieri, rinunciando a difendere le vittime dell'amianto». A Pierluigi Bersani la frana politica nel Nordest non è sfuggita. «Una sberla storica - ha detto - non ci dormo la notte». Agli operai e ai vecchi di Panzano gli equilibri dentro il Pd e gli scenari aperti dalle urne non interessano. Qui conta solo la vita e la realtà è che farcela è ogni giorno più difficile, quasi sempre più umiliante. «Umanamente - dice Tiziana Colautti, 47 anni, impiegata - siamo al limite. Monfalcone viene venduta agli stranieri, i nostri figli per sopravvivere devono andare via, ognuno è solo. Il nostro problema è mettere un piatto sulla tavola: il centrosinistra litiga sulle tasse per Airbnb, per non irritare i ricchi che affittano i patrimoni immobiliari. A questo punto meglio provare chi pro-

mette di difenderci». La parola d'ordine è negare l'impatto della xenofobia, ma la paura di un'invasione straniera è pari all'indignazione contro la sudditanza delle istituzioni pubbliche rispetto alle imprese formalmente private, da Fincantieri alla centrale elettrica di «A2A». In piazza della Repubblica le radici della rivolta sono sotto il sole. Prima del cambio turno in cantiere, gruppi di immigrati si contendono gli ingaggi di un subappalto, 3 euro all'ora e sacco a pelo in dieci in una stanza. Sulle panchine gli anziani piangono gli amici uccisi dal mesotelioma e i nipoti ancora intossicati dal carbone. «L'ex sindaca Pd - dice l'operaio Biaggio Boscarol - ha transato con Fincantieri per 140 mila euro, un insulto ai caduti sul lavoro di tutta Italia. Lo Stato è il primoazionista, come l'ente pubblico che governa la centrale a carbone. Così nel cantiere è proprio lo Stato a sfruttare gli immigrati che rubano il lavoro ai residenti. Se il centrosinistra ignora la povera gente e liquida la solidarietà, la sua esistenza è inutile». Per Matteo Salvini, alla vigilia del ballottaggio, in centro è accorsa la folla del selfie. Assenti i leader Pd e 5 Stelle. «Non ci siamo accorti - dice Marco Rossi, segretario provinciale del Partito democratico - che le divisioni interne producono disorientamento e fanno mancare i problemi. Il riformismo dell'Ulivo accendeva la speranza, la sua brutta copia liberista e centralista moltiplica l'indifferenza». Sotto accusa però sono proprio i vertici del parti-

to, nei di affannarsi solo quando, come con la riforma elettorale, ci sono in palio le poltrone. Per il resto, ciechi. Umberto Pacor, tecnico di 25 anni, mantiene la figlia neonata con i turni di notte, lavorando in straordinario domenica e festività. «Ci riempiono di gente che non c'entra - dice - e regalano le imprese a oligarchi, emiri e mandarini dell'Oriente. Non ascoltano i giovani, facendoci passare per sfaticati. Forse anche noi abbiamo bisogno di qualcuno con il coraggio di dire, se non "prima gli italiani", almeno prima le persone». In via Marconi è di nuovo notte. I lavoratori con il casco in testa corrono a timbrare. Dopo una vita a sinistra, a Monfalcone per disperazione hanno votato la destra. In Friuli Venezia Giulia e nel Nordest per l'Italia si annuncia il prossimo terremoto: difficile che fra due settimane cambino idea e votino Sì al referendum.

La delusione di chi ha cambiato sponda: «Il Pd mangia con i padroni e non parla con i lavoratori»

La xenofobia viene negata. Ma c'è chi si sfoga: «Ci riempiono di gente che non c'entra niente»

IL VIAGGIO NELLA SINISTRA
Ieri su Repubblica il reportage di Ezio Mauro alla ricerca della sinistra in Italia, che cita anche il caso di Monfalcone. A lato: un'immagine di operai della Fincantieri

MA L'AUTOPSIA NON RISOLVE IL GIALLO

Cadavere sul traghetti, nei guai ufficiale di bordo

L'accusa: soccorsi tardivi dopo l'allarme

SALE a quattro il numero delle persone indagate per la morte di Imelda Bechstein, 74 anni, tedesca di Monaco, imbarcata con il marito sul traghetti Sharden della Tirrenia, scomparsa durante la notte del 30 ottobre e ritrovata senza vita nel vano eliche due settimane dopo. Ieri mattina i pm Walter Cotugno e Patrizia Petruzzello che coordinano le indagini condotte dalla squadra mobile, hanno iscritto nel registro degli indagati anche un alto ufficiale di bordo che non avrebbe svolto i controlli imposti dal comandante attivando tardivamente i soccorsi. La Procura aveva già inviato un avviso di garanzia al comandante stesso, a un altro ufficiale e a un meccanico che avrebbero avuto il compito di controllare quella zona.

Intanto proseguono gli accertamenti medico legali. La risonanza magnetica effettuata sul corpo della vittima non ha evidenziato lesioni interne o fratture. Sono stati inoltre rilevati residui di cibo nello stomaco della donna, a conferma che il decesso potrebbe essere avvenuto tra le due e le sei ore dopo il pasto.

L'ultima parola sulle



Imbarco di auto sul traghetti

cause e i tempi della morte della turista arriverà però dall'autopsia, che verrà eseguita martedì mattina dal medico legale Francesco Ventura. La donna, originaria di Monaco, era scomparsa alle due di notte del 30 ottobre dalle poltrone del traghetti dove si trovava in compagnia del marito che, non trovandosi più accanto la moglie, aveva lanciato l'allarme. Le ricerche, durate tutta la notte, avevano dato esito negativo. La vittima è stata poi ritrovata lunedì 14 novembre nel vano eliche di prua, sotto i garage.

Fra le ipotesi quella che forse in stato confusionale, abbia preso per caso le scale che scendono nei locali macchine dove potrebbe aver avuto un malore.

BY NCND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

HAPAG-LLOYD - UASC

Ok dall'Ue

Hapag-Lloyd, la compagnia tedesca, sta per ottenere il via libera dall'Antitrust europeo per la fusione con United Arab Shipping Company (Uasc) dopo che l'armatore si è reso disponibile a cessare diversi accordi di vessel share agreement che potevano metterlo in posizione dominante sul mercato. La fusione tra le due compagnie vale tra i sette e gli otto miliardi di euro e darebbe vita alla quinta compagnia al mondo per capacità.

Al via diversificazione

Hyundai Heavy si divide in sei

Ulsan (Corea del Sud). Diversificare l'attività per riprendersi dalla crisi. È il piano lanciato da Hyundai Heavy Industries Co. e approvato dal consiglio di amministrazione. Sei divisioni specializzate, di cui una sola dedicata alla tradizionale attività navalmeccanica, le altre cinque sono "sistemi elettronici", "macchinari per costruzioni", "robotica", "energia verde" e "servizi". Una grossa riorganizzazione che arriva all'indomani di un piano di ristrutturazione (e licenziamenti) dovuto ad un drastico calo degli ordini navali. Con questa serie di spin off la società spera di creare un gruppo a "camere stagne", capace di resistere meglio ai cali della domanda. La compagnia sudcoreana, la più grossa al

segue in ultima pagina

Hyundai Heavy

mondo nella costruzione navale, conta di essere operativa con il nuovo assetto per il primo aprile 2017. La realizzazione di unità mercantili, la propulsione marina e la realizzazione di impianti offshore: in una parola il cuore pulsante resteranno centrali, occupando oltre la metà delle vendite del gruppo. A seguire ci sarà il reparto elettronico che è già un'attività consolidata, avendo fatturato l'anno scorso 2,1 miliardi di dollari con quasi tremila dipendenti al mese di settembre, vendendo principalmente trasformatori, interruttori di tensione, quadri elettrici e macchine rotanti. Il terzo più grande business è la divisione edile che produce escavatori, pale gommate e carrelli elevatori, fatturando quasi due miliardi di dollari l'anno con 1.250 dipendenti. «Fin'adesso - spiega una fonte interna del gruppo - ci siamo focalizzati sulla cessione delle attività periferiche. D'ora in poi ci concentreremo sullo sviluppo di quelle principali. Questo spin off è il punto di partenza».

Il bollettino Avvisatore Marittimo

Emissioni: Ics sostiene la road map dell'Imo

Durante la Conferenza sul clima dell'Unfccc (COP 22), tenutasi a Marrakech dal 7 al 18 novembre, l'International Chamber of Shipping (Ics) ha ribadito che il recente accordo raggiunto in sede Imo su una Co2 Road Map per lo shipping internazionale è molto importante e che darà ulteriore impulso alla sostanziale riduzione di emissioni di Co2 del settore a livello mondiale. Sul sito di Confindustria, il comunicato stampa completo dell'Ics.

ISOLAZIONISMO E POLITICHE ENERGETICHE DETTERANNO L'AGENDA NEI PROSSIMI ANNI

L'America di Trump divide anche i big dello shipping

Festa per gli armatori di cisterne e rinfusiere
Preoccupazione nel mondo dei container

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Bene per carichi secchi e liquidi, incertezza per i container. A 12 giorni dalla vittoria elettorale di Donald Trump, oggi presidente in pectore degli Stati Uniti, è questo il sentimento che emerge nell'industria marittima, almeno incrociando interviste dei protagonisti internazionali del settore e performance in Borsa delle principali compagnie di navigazione.

Il Baltic Dry Index, l'indice di riferimento del trasporto dei carichi secchi, il 9 novembre viaggiava poco sopra 950 punti, mentre venerdì ha chiuso a 1.257 punti dopo una seduta in crescita del 26%, a un livello mai così alto da due anni. A spingere i carichi secchi sono le dichiarazioni di Trump relative a un suo impegno per la realizzazione di nuove infrastrutture (compreso il muro con il Messico) che significa mettere in moto il mercato delle materie prime. Ma a spingere il mercato sono soprattutto le politiche energetiche: il nuovo presidente è tentato da un'uscita dall'Accordo sul cli-

ma di Parigi, spingendo forte sulla crescita dei combustibili fossili tradizionali, tanto da promettere la riapertura delle miniere di carbone degli States.

Le ambizioni di Trump si collegano anche al settore dei carichi liquidi, perché gli Usa punteranno a colmare o ridurre il loro deficit commerciale (500 miliardi di dollari) investendo sulle esportazioni di energia: quindi nuove trivellazioni per greggio e gas - sostenute anche dallo sfruttamento dello scisto - che possono aprire nuove prospettive anche in vista di una normalizzazione del mercato, con «India e Cina stanno che accumulando riserve» come ricorda John Angelicoussis, sesto armatore mondiale in termini di valore della flotta (dati Vessels Value), che confida inoltre nella possibilità, il prossimo 30 novembre, di un accordo tra i Paesi produttori sul prezzo del greggio.

Per le compagnie marittime quotate a Wall Street (molte delle quali di proprietà greca e attive nel settore del trasporto dei carichi liquidi o secchi) l'era Trump è iniziata con il botto, con il rialzo dei principali titoli - su tutti la semi-fallita DryShips che in un giorno ha

guadagnato il 1.500%, benché il titolo sia stato spinto da alcuni automatismi speculativi - mentre in Italia le quotate (d'Amico, Premuda) non sembrano aver risentito di alcun effetto presidenziale.

Meno ottimista il settore dei container, a causa dell'orientamento isolazionistico più volte espresso dal presidente in pectore durante la campagna elettorale: «Trump è il presidente del protezionismo, e il protezionismo è veleno per l'industria marittima» ha detto due giorni dopo le elezioni Tim Smith, presidente di Maersk China. La Casa Bianca lavorerà per riportare negli Stati Uniti numerose produzioni esternalizzate, ed elevare i dazi per le merci in arrivo da oltreconfine. Non una buona notizia per la Cina, primo partner commerciale degli Stati Uniti: il mercato tra i due Paesi vale 416 miliardi di dollari e il 90% di questo si muove sul mare.

Tuttavia Wilbur Ross, presidente della società di consulenza WI Ross, già consulente di Trump, ha spiegato che con tutta probabilità la nuova amministrazione tenterà di entrare in accordi con i singoli Paesi, a seconda della relazione commerciale con cui gli interlocutori sono legati agli Usa.

-segue

Olaf Merk, specialista dei porti dell'Ocse, già in primavera però avvertiva che la politica isolazionista potrebbe spingere gli States a una minore deferenza verso le mega-compagnie mondiali: opponendosi alle mega-alleanze attraverso la Federal Maritime Commission, e facendo pagare i costi di adeguamento dei porti alle mega-portacontainer alle stesse compagnie. In fondo, nessuna di queste è americana.

quarat @ilsecoloxix.it

© BY NC ND AL CL IN DIRITTI RISERVATI

LA RIVOLUZIONE

L'Ocse: «Banchine e gru più grandi per le mega-navi? Il conto potrebbe pagarlo il carrier»



Navi in uscita dal porto californiano di Los Angeles-Long Beach