

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Gazzetta del Sud, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...Nasce il tavolo dell'economia marittima..."

(La Nuova di Venezia e Mestre)

Trieste:

"...Il porto si presenta alle imprese del Friuli..." (Ferpress)

Genova:

"...Appello di Spediporto "A palazzo S.Giorgio un presidente tecnico"..." (La Repubblica)

"...E in porto arrivano i crumiri..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Vice Ministro Nancini in visita al porto..." (Ferpress)

Livorno:

"...9mln per dragare la darsena..." (La Nazione)

"...Così il Pd prenderà un'altra sberla..." (La Nazione)

"...A Grimaldi anche il park Azzini..." (La Nazione)

Piombino:

"...Rischio nello scarico delle billette"..." (La Nazione,
Il Tirreno)

"...L'accordo di programma adesso deve essere rivisto"..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...De Luca chiede "immediata soluzione"..."

(The Medi Telegraph)



Messina:

“...Approdi ancora in bilico...” (Gazzetta del Sud)

Notizie dagli altri porti

Focus

- **Dogana** (Corriere della Sera, La Repubblica, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore, The Medi Telegraph)
- **Trasporti marittimi** (The Medi Telegraph, Ansa)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release
Lloyd's List

In allegato:

- **Comunicato stampa - Safety & shipping review - Allianz 22 marzo 2016**

Vi prenderà parte il governatore siciliano Rosario Crocetta: in ballo il futuro dell' Authority di Messina -Milazzo

Riforma dei porti, domani la Conferenza Stato - Regioni

Si fa largo la tesi per la quale sarebbe illegittimo l' accorpamento con Gioia

Il futuro della riforma delle Autorità e, dunque, del porto di Messina -Milazzo si gioca nelle prossime ore. Per domani è convocata la Conferenza Stato -Regioni, alla quale prenderà parte il governatore siciliano Rosario Crocetta. È calato il silenzio, nelle ultime settimane, sul piano del ministro Delrio e sull' accorpamento di Messina alla nuova Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro e dello Stretto. Altrove le manovre si sono fatte asfissianti nei confronti del governo Renzi per cercare di modificare le previsioni inserite nei decreti di riforma della pubblica amministrazione.

Come sottolinea uno dei massimi esperti di questioni trasportistiche e infrastrutturali, l' ing. Giovanni Mollica, in alcune realtà, come Salerno, «con una determinazione quasi ai limiti dell' insolenza», si sono mossi tutti gli Enti locali in appoggio all' azione dell' ex sindaco e presidente della Regione De Luca. Una "compattezza" alla quale si contrappone «la sonnolenta subordinazione degli omologhi messinesi, con unica lodevole eccezione rappresentata dal Movimento 5 Stelle che, per una volta, propone una soluzione tecnicamente inattaccabile ed economicamente valida: l' Autorità di sistema portuale unica dell' intero Stretto».

Sempre secondo Mollica, il "piano Delrio" è un vero e proprio colpo basso nei confronti del Mezzogiorno. Gli scali cala bresi e siciliani vengono relegati «a funzioni di morente transshipment» e in questa strategia che mira solo a rafforzare la portualità dell' Alto Tirreno e dell' Alto Adriatico, s' inserisce l' accorpamento di Messina e Milazzo con Gioia Tauro. «Crocetta - insiste Mollica -, grazie all' Autonomia siciliana, ha il potere di bloccare la riforma Delrio ma è indubbiamente indebolito dagli ostacoli che Ardizzone, D' A lia e Garofalo gli hanno posto all' interno di quell' accoppiata Ncd-Udc alla quale sembra che spettino le poltrone della nuova AdSP di Gioia Tauro. Cosa farà Crocetta domani, senza nemmeno l' appoggio esplicito degli enti territoriali e di quel sindaco che subordina il mantenimento di un ente ricco e collaborativo come l' Autorità portuale alla realizzazione di qualche pista ciclabile?

- segue

Probabilmente, in questo momento, il buon Saruzzo si starà chiedendo se valga la pena inimicarsi il Governo, - dal quale dipende interamente per evitare il dissesto della sua Regione, senza avere un minimo di appoggio da quel cimitero politico che è la città del Peloro».

Nelle ultime ore si sta discutendo sulla tesi secondo la quale Crocetta, in ogni caso, non può sostenere l'ipotesi di accorpamento di Messina e Milazzo col porto di Gioia Tauro in quanto l' art. 32 dello Statuto regionale siciliano statuisce che «i beni del Demanio dello Stato, comprese le acque pubbliche, sono assegnati alla Regione, eccetto quelli che interessano la difesa dello Stato o i servizi di carattere nazionale». Tra i servizi di carattere nazionale può figurare il traghettamento ferroviario, in quanto facente parte dell' obbligo di continuità territoriale, non certo le parti del porto di Messina, e quelle di Milazzo, che hanno finalità chiaramente commerciale. Inoltre, il Dpr 684 del 1977, contenente norme attuative dello Statuto della Regione siciliana in materia di Demanio marittimo, stabilisce all' art. 1 che «sono esclusi dal trasferimento alla Regione i beni appartenenti al Demanio Marittimo dell' amministrazione militare», ribadendo, quindi il diritto -dovere della Regione di detenere gli scali commerciali. Se Crocetta accettasse l' accorpamento con Gioia Tauro, cederebbe un diritto della Regione e qualsiasi cittadino potrebbe adire al Tar.3(l.d.

Porto Spa, Roma chiude alla proposta ligure

GENOVA. «La società per azioni alla testa dell' **Autorità** di sistema non è accettabile, perché mette insieme i difetti del pubblico e le opacità del privato. Il nostro obiettivo è chiudere società pubbliche, non aprirne di nuove». A margine dell' assemblea di Spediporto, il viceministro dell' Economia Enrico Zanetti bocchia l' idea della Porto S.p.A., così come proposta nella conferenza Stato Regioni dall' assessore allo Sviluppo economico della Liguria, Edoardo Rixi, cioè la trasformazione delle **Autorità** di sistema **portuale** contenute nella riforma governance portuale del governo e in società per azioni pubbliche su modello del Nord Europa, con strumenti di controllo di gestione, valutazione delle performance dei traffici, sistemi premianti sui risultati ottenuti. Sull' argomento, Rixi è tornato ieri all' assemblea degli spedizionieri genovesi, ricordando che questo modello sarebbe fondamentale soprattutto per il Nord Ovest, dalle cui banchine passa il 38% dell' Iva generata dai porti italiani.

Una proposta che trova l' appoggio di Giambattista D' Aste, segretario generale dell' **Autorità** **portuale** di Genova, che ha definito la

società per azioni come «il miglior strumento di governo dell' economia occidentale» ricordando che «non è un ente pubblico non economico che si governa il porto», e proprio questa dovrebbe essere invece la natura giuridica nelle nuove **Autorità** **portuali** di sistema previste dal decreto porti.

Per la forte centralizzazione impressa dal governo, le nuove Authority avranno una struttura meno partecipata a livello locale e nessuna autonomia sotto il profilo economico. La "Porto S.p.A" sarebbe, nelle intenzioni liguri, una struttura antitetica a questo concetto, in grado di preservare l' autonomia degli enti.

Maurizio Fasce, il presidente uscente di Spediporto (la nomina del nuovo è prevista da mani) si dice «preoccupato che un inquadramento totalmente pubblico delle **Autorità** di sistema possa comportare un rinvio sistematico di tutte le decisioni, a un ministero, quello delle Finanze, che non ha le sensibilità tecniche del ministero dei Trasporti».

Insomma, punti di vista opposti: la Liguria chiede autonomia in virtù di un manifesto maggior peso sul sistema portuale italiano, il governo diffida già oggi della pur scarsa autonomia di cui godono le **Autorità** **portuali**, viste come piccoli potentati in cui negli anni scorsi, per interessi politici o speculativi, si sono buttati via miliardi di euro. Riassume bene questo concetto Nereo Marcucci, presidente della Confindustria e sostenitore della riforma così come impostata da Palazzo Chigi: «Non è possibile andare avanti con la tecnica del Padrino: io ho un progetto e vado a Roma per trovare qualcuno che me lo finanzia». Marcucci cita velenosamente la piattaforma di Vado Ligure «finanziata con i fondi che i porti di Livorno o Civitavecchia non sono riusciti a spendere» e riguardo all' autonomia finanziaria, ricorda che «i progetti si finanziano con lo spread tra costi e ricavi, non aspettando che lo Stato restituisca qualcosa. In Spagna i porti riescono a produrre un miliardo di utili e si autofinanziano, in Italia questa cifra è di 600 milioni di euro, e i porti non starebbero in piedi».

La Nuova di Venezia Mestre

Nasce il tavolo dell' economia marittima

Proposto da Darsiè (Partito Comunista) raccoglie enti e operatori portuali: domani primo incontro

MARGHERA Il porto commerciale e quello passeggeri, insieme al turismo, sono le attività storiche che hanno sempre fatto la fortuna di Venezia, tanto meglio oggi dopo la chiusura di gran parte delle industrie chimiche e siderurgiche e la costante crescita delle attività nei terminal già esistenti e la costruzione di nuovi. Come quello delle "autostrade del mare" a Fusina, quello in costruzione nell' area ex Montefibre-Syndial e le nuove attività industriali di supporto a quelle logistiche. «Eppure, malgrado l' importanza dell' economia marittima in laguna e le sue grandi prospettive di crescita», osserva Renato Darsiè, ex consigliere comunale e regionale e rappresentante del Pcd' I veneziano, «restano sempre sullo sfondo. La città sembra ignorarle e le istituzioni, le imprese, i lavoratori portuali e i loro sindacati si muovono ognuno per conto loro, senza un vero gioco di squadra capace di creare lavoro e occupazione per la città in un mondo marittimo sempre più competitivo ma con grandi possibilità di incremento del traffici negli scali dell' Alto Adriatico che guardano al Nord Europa e all' Oriente. Per questo come Comunisti italiani, sempre attenti al mondo del lavoro, abbiamo deciso di proporre a tutti gli operatori privati e istituzionali del porto di dar vita ad un tavolo dell' economia marittima e portuale, che coordini e faccia sintesi sui progetti da sviluppare, le grandi operazioni da avviare o completare come la riscrittura del piano regolatore portuale, la riforma nazionale dei porti, il completamento delle opere di messa in sicurezza e bonifica del sito di interesse nazionale di Porto Marghera, il porto off-shore e l' entrata in funzione del Mose».

Darsiè, insieme ai compagni di partito Fabio De Cassan e Domenico Cincotti, ha proposto un primo incontro del tavolo per domani alle 18 nella sede della Nuova Compagnia lavoratori Portuali di Venezia in via del Commercio, fabbricato 362, a Marghera.

Al tavolo hanno già dato la loro adesione: il presidente della Nuova Compagnia lavoratori portuali, Davide Tassan, il presidente di Vtp (Venezia Terminal Passeggeri) Sandro Trevisanato, il presidente dell' Autorità Portuale, Paolo Costa, il presidente dell' Interporto di Venezia, Armando Bonetto, il vice presidente di Assologistica, Damaso Zanardo, il segretario della Filt-Cgil, Antonio Cappiello, il presidente di "The international clubs-port of Venice" Massimo Bernardo, i piloti Saul e Massimo Romano, Graziano Cosmo per i Servizi Portuali Adriatico, Mauro Furlanetto e i maggiori terminalisti come Multiservice, Tiv. Il tavolo di domani punterà a «unire gli interessi specifici con quelli generali di Venezia e dell' intera area Metropolitana, nell' ambito di un piano condiviso che ha abbia la forza e le capacità di indirizzare le scelte politiche in tale direzione».

Gianni Favarato.

GIANNI FAVARATO

Trieste: il porto si presenta alle imprese del Friuli Venezia Giulia. Domani incontro con Serracchiani

Author : red

Date : 21 marzo 2016



(FERPRESS) - Trieste, 21 MAR - Il porto di Trieste incontra le imprese del Friuli, per presentare le opportunità di sviluppo e di incremento competitivo che l'infrastruttura può assicurare all'economia della regione Friuli Venezia Giulia e dell'intero arco dell'Alto Adriatico.

Così una nota dell'Autorità Portuale di Trieste che informa che a questo proposito, è in programma un incontro operativo che si terrà nella Sala Valduga della Camera di Commercio di Udine martedì 22 marzo alle 10.30, e che vedrà la presenza, oltre che del presidente camerale Giovanni Da Pozzo e dei sindaci di Udine e Trieste Furio Honsell e Roberto Cosolini, anche della presidente della Regione Debora Serracchiani e del commissario dell'Autorità Portuale di Trieste Zeno D'Agostino.

"Il porto di Trieste – ha dichiarato Zeno D'Agostino - si presenta finalmente agli imprenditori del Friuli. Il nostro scalo è uno degli asset strategici su cui puntare per il rilancio del territorio regionale. Solo una connessione efficiente tra le infrastrutture a mare e a terra può portare ricadute economiche importanti per le realtà produttive che vi sono insediate e con cui noi dobbiamo dialogare maggiormente. Dopo la presentazione che abbiamo fatto di recente a Pordenone, diventa quindi fondamentale l'incontro che faremo martedì a Udine.

Cervignano, Gorizia, Pordenone e Fiemme possono essere parte di una piattaforma logistica integrata con il porto di Trieste, a vantaggio dell'economia e soprattutto dell'industria della Regione FVG".

"Questi incontri dimostrano quanto Trieste possa e debba essere una risorsa fondamentale per la crescita dell'intera regione, - ha affermato il Sindaco di Trieste Roberto Cosolini. - Mette a disposizione, infatti, infrastrutture e risorse preziose. E può essere, anche, punto di riferimento per tutta questa parte d'Europa. Non si capisce, quindi, per quale ragione nessuno ci abbia pensato prima di noi preferendo, invece, crogiolarsi nel provincialismo e nell'isolamento. Con la Presidente Serracchiani e con Zeno D'Agostino stiamo perseguendo in modo convinto questa vocazione".

L'incontro di Udine avrà carattere prettamente operativo, perché saranno illustrate le nuove possibilità che il Porto offre alle imprese locali in termini di nuovi servizi intermodali, di condizioni tariffarie e di possibili sviluppi di nuove attività anche in regime di punto franco.

Appello di Spediporto 'A palazzo San Giorgio un presidente tecnico'

La relazione del presidente uscente Fasce 'Benissimo Pettorino, ora non venga un politico'

MASSIMO MINELLA

Al porto di Genova serve un presidente "tecnico, non un politico". Maurizio Fasce si congeda dal suo quadriennio al timone degli spedizionieri genovesi con un appello al governo perché proceda rapidamente con la riforma, indicando se possibile alla guida del primo porto d'Italia una figura tecnica. «Non ci poteva essere persona migliore dell'ammiraglio Pettorino come commissario — spiega all'assemblea di Spediporto convocata alla Sala Borsa —. Ma attendiamo che si decida rapidamente, tenendo conto del ruolo che questo scalo ha nello scenario italiano».

Fasce, nella sua relazione, guarda al presente ma disegna soprattutto i contorni dello spedizioniere 2.0, quello chiamato a muoversi in un futuro complesso, in cui le competenze sono almeno pari ai problemi. Lascia un diretto corso, che ha saputo dialogare per quattro anni sui temi più delicati dell'economia del mare, in un momento di grande trasformazione. E sa bene che la sua categoria è attesa «da sfide epocali». Non ci sono alternative, se si vuole sopravvivere in una fase di cambiamenti storici in cui i giganti della rete hanno stravolto i consumi retail (Amazon in alcune città americane consegna un'ora dopo l'ordine), la logica del "just in time" la fa da padrone, i processi logistici accelerano sempre di più e ci si attrezza per le rivoluzioni imminenti legate al raddoppio di Suez, al nuovo canale di Panama, ma anche agli accorpamenti fra compagnie armatoriali, al passaggio del Pireo al cino si.

«In questo contesto dobbiamo fare i conti con le nuove normative, il codice doganale, la

Solas, il piano nazionale della logistica — spiega Fasce —. La risposta dello spedizioniere 2.0 è quella di sapersi attrezzare al meglio di fronte a tutto questo».

Bono, quindi, attrezzarsi facendo mosse critiche, ragionando sulle aggregazioni, specializzandosi, facendosi più smart. Investendo sulla formazione, cosa questa che è sempre stata una costante nell'attività di Spediporto. Centrale è poi l'appello al governo, a cui il presidente degli spedizionieri genovesi chiede massima attenzione nelle scelte future, per tutelare professionalità fondamentali per l'economia del mare, quale appunto gli spedizionieri, ma anche gli agenti marittimi, gli armatori, gli industriali, gli operatori della logistica, di quella catena cioè che

IL DOCUMENTO

consente di ottimizzare al meglio il cammino della merce. In sala, rappresentanti delle istituzioni (a cominciare dal sindaco Marco Doria) e dell'economia, i predecessori di Fasce Roberto Oliaro e Piero Lazzari, il presidente degli agenti marittimi Gian Erzo Duci.

«Non siamo mai stati contrari a una politica di programmazione — spiega Fasce — ma attenzione a demandare tutto al Ministero dell'Economia. Sui temi tecnici è necessario essere coinvolti».

La nuova riforma, da questo punto di vista, può suscitare qualche dubbio, visto che al posto del comitato portuale, la governance delle autorità di sistema prevede un tavolo di partenariato con funzioni consultive aperto a rappresentanti delle imprese e dei lavoratori. Ma su questo si discute ancora.

I NODI

LA RICHIESTA

Per il presidente di Spediporto Maurizio Fasce per la nuova autorità di sistema Genova Savona serve un presidente "tecnico, non un politico"

L'APPELLO

Massimo Minella attende da parte del governo Renzi alle stanze dell'economia del mare sul tema della riforma della governance

LA PROFESSIONE

Lo spedizioniere 2.0 come lo ha definito il presidente Fasce deve sapersi confrontare in un mondo in continua evoluzione: il tratto di una scelta obbligata

IL TAVOLO

Nel decreto di riforma della governance i rappresentanti delle imprese e dei lavoratori fanno parte di un tavolo di partenariato consultivo



130

UN GIORNO, UN GIORNALE

GIUSEPPE MARCENARO

Il porto in mano ai crumiri

In Genova l'oggetto generale dei discorsi è lo sciopero, il quale va diventando sempre più generale. Ormai sono più di dodicimila gli scioperanti nella sola Genova, tra lavoratori del porto ed operai delle officine; ed a questi si aggiungono altri cinque o seimila scioperanti a San Pier d'Arena ed a Sestri". Questo l'incipit di una della serie di articoli sulle rivendicazioni sociali, pubblicati



sulla *Stampa*, nel 1900 e firmati dell'"inviato" Luigi Einaudi, il futuro Presidente della Repubblica. La vertenza, con periodici scioperi, seguita con attenzione dal *Secolo XIX*, si trascinava fin dal 1896 quando il prefetto d'allora Silvagni aveva sciolto d'autorità la Camera del Lavoro ove si compivano atti contrari alle leggi vigenti, e perturbanti l'ordine pubblico.

SEGUE >> 33

UN GIORNO, UN GIORNALE/18 OTTOBRE 1902

E in porto arrivarono i crumiri

I lavoratori scioperano, i padroni mandano gli avventizi: Genova è un caso nazionale

dalla prima pagina

Ma l'imperio non era stato accolto supinamente dai lavoratori. Parecchi componenti l'antico sodalizio, tutti socialisti, avevano autonomamente ricostituita una nuova Camera del Lavoro che aveva tutte le caratteristiche dell'antica. Il nuovo prefetto Garroni, nel dicembre 1900, rinnovò il decreto del suo predecessore Silvagni.

I capi del movimento operaio ritenevano che il secondo scioglimento della Camera del Lavoro fosse un arbitrio inqualificabile, perpetrato soprattutto nei giorni imme-

diatamente precedenti il Natale, con a Roma la Camera dei deputati chiusa per le feste, non sarebbero state possibili interpellanze da parte della sinistra.

Lo scioglimento della Camera del Lavoro era inoltre avvenuto con mano pesante: perquisizione dei locali, sequestro dei registri e della carte. Il vero scopo era di avere un organo di difesa. Infatti, alla prima occasione, gli imprenditori diminuirono il salario pattuito.

Lo sciopero era l'unica arma dei lavoratori. La chiusura della Camera del Lavoro era anche

anche un colpo alla tradizionale. I lavoratori del porto di Genova, fin dal medioevo, avevano avuto la vocazione a raggrupparsi in corporazioni per la tutela dei loro interessi

per la determinazione dei salari e delle condizioni di lavoro. A seguito dell'adesione degli imprenditori, i lavoratori scioperarono compatti. Gli operai iscritti alle diverse leghe del porto erano circa quattromila. Gli scioperanti seimila. Voleva dire che si erano astenuti dal lavoro i non

iscritti alle leghe. Una corralità non soltanto con fini economici. Volevano stabilire un principio sociale e politico. Come comprensibile il caso Genova echeggia a livello nazionale. L'onorevole socialista Pietro Chiesa telegrafa al ministro Saracco: «L'arbitrario scioglimento della Camera del Lavoro di Genova ha provocato stamane astensione totale, causando danni incalcolabili commercio nazionale. Urge ripresa lavoro, per pacificazione animi occorre revocare almeno temporaneamente decreto prefettizio».

L'onorevole Saracco rispondeva: «Sono disposto concessioni possibili per pacificazione degli animi. Ella comprenderà che un atto di governo non può essere sottoposto ad arbitrato. Ad ogni modo faccia capo al prefetto per proposte di altra natura». Un telegramma che sembrava provenire da Marte.

Le proteste si trascinarono. Altri scioperi. I lavoratori sempre più decisi. Nel 1902 viene proclamato un altro sciopero. Bloccherà il porto per venti giorni. La risposta degli imprenditori è ferale. Si decide di avviare alle banchine, in sostituzione degli operai, degli avventizi. Gente ancora più povera dei lavoratori in sciopero che, ai cancelli d'entrata al porto, scortati dalla forza pubblica che «garantisce la libertà di lavoro degli operai assunti come "avventizi"», così commenta *Il Secolo XIX*, sono accolti da batterie di fischi e da grida: crumiri. Gente che accetta di sostituire gli scioperanti, favorendo così i datori di lavoro. Quei lavoratori che l'estro bizzarro popolare chiamava crumiri: un'ingiuria che discende dall'arabo Khrumir, nome di tribù berbere della

Crumiria, regione della Tunisia, note, soprattutto nella seconda metà dell'Ottocento, per scorrerie e banditismo.

Il cronista del *Secolo XIX* scriveva il 18 ottobre 1902: «Ieri lo scioperante Agostino Parodi, d'anni 28, scaricatore di merci, mentre transitava sul Ponte Parodi, insieme a un suo compagno rimasto sconosciuto, si avvicinò al dormitorio degli avventizi, minacciandoli. Nel dormitorio si trovavano oltre cento persone. Ne nacque una colluttazione che fu sedata dagli agenti di P.S. e carabinieri, immediatamente accorsi. Lì per lì, il compagno di Parodi riuscì a fuggire. In sua vece gli agenti arrestarono il confidente Cesare Rebolino, ch'era accorso per difendere gli avventizi...».

GIUSEPPE MARCENARO

12. Continua

© BY INCID AL CLIP DI ILLUSTRAZIONI



I carabinieri scortano gli avventizi al lavoro in porto

1902 IL SECOLO XIX

Le banchine di allora Solo la ferrovia è rimasta la stessa

... NEL 1902 il porto di Genova movimentava circa 5 milioni di tonnellate di merce, ed era un porto di transito essenzialmente di materie prime e materiali industriali, da ricevere e inoltrare in città, a Milano e Torino. Oggi Genova movimentava 51,2 milioni di tonnellate, di cui 21,8 in container (che all'epoca non esistevano) mentre le materie prime secche sono 880 mila tonnellate. A inizio Novecento la flotta italiana era ancora per la maggior parte a vela. Leader delle rotte passeggeri sull'Atlantico (oggi scomparse) era la Navigazione Generale, che con 81 vapori per 60 mila tonnellate di stazza, pari a due traghetti Tirrenia di oggi. I collegamenti ferroviari invece sono rimasti uguali: il progetto per la terza linea del Giovi (Terzo valico) sarebbe nato l'anno successivo.



Dall'alto, l'onorevole Pietro Chiesa e un vecchio camailo ritratti sul *Secolo XIX*

AP La Spezia: Vice Ministro Nencini in visita al porto. Forcieri, reale disponibilità

Author : com

Date : 21 marzo 2016



(FERPRESS) – La Spezia, 21 MAR - Il Vice Ministro alle Infrastrutture e Trasporti Riccardo Nencini ha visitato nella mattinata di oggi il porto della Spezia.

Nencini è stato accolto presso la sede dell'AP dal Presidente dell'Autorità Portuale, Lorenzo Forcieri, dai membri e dai rappresentanti del Comitato Portuale e della comunità portuale, presenti anche il Prefetto Mauro Lubatti e il Questore Vittorino Grillo.

L'incontro si è svolto presso l'Auditorium del porto dove il Vice Ministro Nencini ha potuto assistere ad una breve presentazione del porto e dei suoi fattori di successo nonché dei programmi di sviluppo in essere nello scalo spezzino.



"Abbiamo evidenziato le ottime performance del porto spezzino in termini di efficienza operativa e in termini di capacità di attrarre investimenti privati. Dalle parole del viceministro abbiamo colto la reale disponibilità all'ascolto ed alla ricerca di soluzioni rapide e pragmatiche che ci confortano sulle ulteriori possibilità di sviluppo futuro del nostro scalo", ha detto Forcieri..

Il Presidente Forcieri e i rappresentanti della comunità portuale hanno sollecitato il Vice Ministro sul tema del raddoppio della ferrovia Pontremolese, ribadendo come la stessa rappresenti un asse strategico per il collegamento con i mercati del centro sud dell'Europa. Il Vice Ministro ha convenuto sull'urgenza del completamento della linea e, tradendo la sua formazione di carattere umanistico, ha affermato come La

- segue

Spezia sia al centro di una piattaforma logistica e commerciale che dal MedioEvo in poi non ha mai smesso di funzionare.

Nencini ha proseguito poi sottolineando che ci saranno presto novità con l'istituzione, la prossima settimana, del Tavolo della Logistica dove verrà concretamente affrontata la questione Pontremolese. Nencini ha anche evidenziato come sia importante la relazione tra città e porto, sottolineando in proposito come sia determinante il fattore tempo per superare il gap esistente tra Italia e resto d'Europa in termini di infrastrutture. La visita è proseguita poi con un sopralluogo nelle aree operative del Molo Fornelli, Terminal Ravano, Terminal del Golfo, Molo Garibaldi e Calata Paita.

Nove milioni per dragare la darsena Crociere e mega-navi, la rivoluzione

Livorno: due mesi per ultimare l'intervento. Il sostegno della Regione

LIVORNO

HA TUTTA la sostanza di uno storico quanto di sfida quello che il porto di Livorno sta lanciando al cluster marittimo dell'intero Mediterraneo. Perché mentre si procede - con il determinante sostegno della Regione Toscana - alla gara internazionale per la piattaforma Europa, ovvero lo scalo del futuro da un milione e mezzo di contenitori, si lavora anche per il presente, a ritmi accelerati. Con l'obiettivo di dare in pochi mesi una maggiore e più sicura accessibilità per le sempre più grandi porta-contenitori ai due terminal dove vanno a operare, il Tdi e il Lorenzini all'interno della Darsena Toscana.

LA DARSENA verrà dragata fino alla profondità di 13,50 metri, ripristinando così i pescaggi originali che negli anni erano stati profondamente compromessi dai fanghi scaricati dallo Scalmatore dell'Arno. È un'operazione ciclopica, perché devono essere rimossi 700 mila metri cubi di fanghi e sabbie, quasi totalmente da versare nella «vasca di colmata» all'esterno della darsena, che diventerà così la base per i nuovi piazzali della piattaforma Europa. Costo complessivo, supportato in parte anche dalla Regione e dal ministero dell'Ambiente, circa 9 milioni di euro. Il mezzo da utilizzare, già arrivato da Anversa, è la gigantesca draga «Marieke» di bandiera lussemburghese, lunga



numeri

700mila metri cubi

Si tratta dei fanghi che saranno rimossi e che saranno riversati nella vasca di colmata. La darsena sarà dragata fino alla profondità di 13 metri e mezzo

800mila turisti

È il flusso di visitatori che nella stagione appena conclusa è sbarcato sullo scalo labronico: per il 2016 l'obiettivo è quello di raggiungere quota 1 milione

100 metri e dotata di potenti sorbone, capaci di aspirare migliaia di metri cubi di fango al giorno. In circa 60 giorni l'intero dragaggio dovrebbe essere concluso e la Darsena Toscana, insieme al bacino di evoluzione al suo ingresso, tornerà al fondale originale. Il che permetterà di far entrare alle banchine specializzate navi dell'ultima generazione con portata fino a 78 mila Teu (misura convenzionale dei contenitori da 20 piedi), mentre oggi hanno già difficoltà



La darsena dragata ospiterà navi più grandi

quelle da 5mila Teu. Il porto torinese è europeo, secondo i piani Ue delle reti trasportistiche Ten-T.

NON BASTA. Alla fine dell'estate, è stato già deciso anche un ulteriore dragaggio di 300mila metri cubi, questa volta alla bocca sud dell'avamposto. Anche in questo caso [redacted] intende dare risposta all'esigenza delle grandi navi di manovrare con sicurezza, specie durante l'uscita, quando la rotazione dell'elica por-

ta la poppa a sfiorare i banchi di sabbia e roccia friabile che hanno sempre condizionato il canale navigabile. L'intervento sarà molto apprezzato anche dalle navi da crociera, sempre più grandi e sempre più interessate a Livorno, che nella stagione appena conclusa hanno sbarcato sullo scalo labronico circa 800mila turisti (in gran parte destinati alle città d'arte della Toscana) e che per il 2016 hanno progetti che sfioreranno un milione di passeggeri.

Antonio Fulvi

BUFERA L'AVVOCATO BATINI DIFENDE LA FIGLIA

«Così il Pd prenderà un'altra sberla»

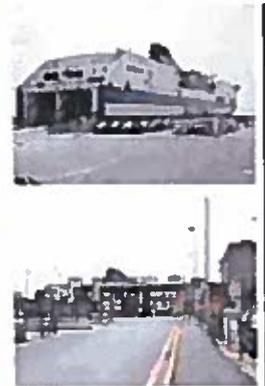
CONTINUA lo scontro dentro al Pd sulla «figuretta» fatta da Lorenzo Bacci e dalla sua segreteria per l'elaborazione di un elenco di possibili candidati alla presidenza con annesso giudizio poco elegante su alcuni nomi. Tra questi Nicoletta Batini, bollata «dubbi sulla candidabilità, per scarsa esperienza operativa». Non poteva rimanere in silenzio il padre, l'avvocato Beppe Batini che sul profilo di Matteo Ampola che ha ripreso

-LIVORNO- gli articoli de *La Nazione*, ha scritto: «Quando una persona di siffatta preparazione culturale (riferito al segretario Bacci) e curriculum accademico, sale in cattedra e dà voti, non c'è che da prendere nota. Una cosa è certa; il Pd continuando in una politica lobbistica, clientelare e di partito ha tutte le carte in regola per pigliare un'altra sberla». In difesa il consigliere comunale del Pd Marco Martelli, area Bolognesi. «Mi dispiace che un documento interno redatto da Sergio Muzi sia stato dato alla stampa per delegitti-

mare il segretario e il suo gruppo dirigente. Documento respinto nel merito e metodi dal partito. Certe abitudini sono dure a morire». Poi rivolto a Batini: «Beppe, l'errore di un singolo non può essere elevato ad una posizione di partito. Il partito ha respinto nel metodo e nel merito quel documento, poi sulla parte finale posso condividere ma non riguarda solo il Pd, i nuovi si sono subito sostituiti in questo». Visto che tutta la segreteria ha preso le distanze dalla linea Muzi c'è da aspettarsi, nei prossimi giorni, le dimissioni dell'esponente Pd con delega alla portualità.

michela berti

NOVITÀ
Il traghetto Zeus Palace di Grimaldi Lines per Olbia da ieri ha iniziato ad attraccare alla Calata Sgarallino (Foto Novi)



A Grimaldi anche il park Azzini

Il servizio ro/ro Zeus Palace ora parte dalla calata Sgarallino

IL SERVIZIO passeggeri e ro/ro della Grimaldi per Olbia, inaugurato a metà gennaio con il traghetto "Zeus Palace", ha cambiato attracca. Da ieri la nave opera dalla calata Sgarallino, banchina del porto Mediceo attrezzata proprio per i grandi traghetti, sulla quale [redacted] ha anche realizzato da poco un "attacco" per l'alimentazione elettrica dei servizi di bordo. Per migliorare ulteriormente le condizioni operative della compagnia [redacted] e Autorità marittima hanno deciso di assegnare al servizio tutta la vasta area di sosta del parcheggio Azzini (gestito fino ad oggi dalla Porto 2000) all'ingresso del varco della Fortezza Vecchia. Il parcheggio, che ha le uscite direttamente sullo snodo di via della Cinta Esterna, sarà chiuso al pubblico da venerdì 1 aprile e dopo una veloce serie di lavori e l'apertura di un varco verso il porto (dove attualmente c'è la recinzione della cinta

doganale) sarà ufficialmente assegnato alla Grimaldi. Per gli abbonati al parcheggio molti sono operatori del porto mediceo e della stazione traghetti: sarà ricavata un'area all'interno del porto, a fianco della Sgarallino. Dal nuovo attracco, servito dalla grande area di sosta e di smistamento

ANCORA PIÙ GRANDE
Da metà aprile in funzione il traghetto Cruise Olbia: imbarca 100 passeggeri in più

dell'ex Azzini, opererà da metà aprile anche il traghetto "Cruise Olbia" sempre della Grimaldi che sostituirà lo "Zeus Palace" destinato a collegare Civitavecchia con Olbia. La sostituzione potenzia il servizio da Livorno perché il "Cruise Olbia" può imbarcare circa 100 passeggeri in più dello "Zeus Palace" ed offre ulteriormen-

te una quarantina di comode cabine. Ma il vero miglioramento del servizio è costituito proprio dalla decisione di far attraccare Grimaldi alla Sgarallino. La precedente destinazione della nave, l'ex terminalino Sestrag in fondo alla Darsena Toscana, si è rivelato subito difficile da raggiungere per la clientela e impossibile per l'attracco della nave quando le condizioni meteo sono difficili, tant'è che lo "Zeus Palace" ha dovuto ripartire a volte al molo Italia in condizioni di attracco straordinario. La manovra per la Sgarallino è molto più semplice. E anche via terra adesso la nave può essere raggiunta da via della Cinta esterna senza le vere acrobazie necessari per percorrere il disastroso viadotto per la Darsena Toscana. Da ricordare che la Sgarallino è stata anche di recente dotata di attacchi elettrici per consentire alle navi appositamente attrezzate di spegnere i generatori di bordo con grande miglioramento della qualità dell'aria nella zona a ridosso del porto.

A.F.

«Rischi nello scarico delle billette»

I sindacati chiedono modifiche logistiche

Piombino, le proposte ad Aferpi per prevenire incidenti al porto

-PIOMBINO-
GRIDO d'allarme dei sindacati che chiedono sicurezza durante lo scarico delle navi in Piombino Logistics. I coordinatori Rsu-Rls Fim, Fiom e Uilm di Aferpi-Lucchini-Piombino Logistics, fanno alcune analisi e avanzano precise proposte. «Innanzitutto c'è bisogno che si faccia quanto prima chiarezza sul ruolo e sul margine di manovra operativo di Piombino Logistics.

SU QUESTO aspetto, e su quale grado di autonomia deve o non deve avere sulle banchine Piombino Logistics, si apre una discussione che non ci appassiona, né ci appartiene, ma comunque riteniamo che non sia opportuno per questioni burocratiche dover ricorrere a soggetti terzi per scaricare le navi attraccate sulle banchine di Ima, (impianti marittimi) quando oltre al personale attualmente in forza, in cassa integrazione ci sono sempre 50/60 lavoratori che potrebbero essere utilizzati. L'altra questione invece fondamentale per noi e per la quale è necessario che l'azienda

ponga particolare attenzione riguarda la sicurezza». I sindacati evidenziano che stanno assistendo «da troppo tempo ad arrivi di navi che sono caricate secondo metodi non allineati ai nostri standard di sicurezza.

LA SITUAZIONE negli ultimi tempi si è aggravata e adesso sta diventando insostenibile. Dal crollo del carico nelle stive (il cosiddetto collasso), ai bigli di bordo con il sistema di sicurezza dei fine corsa guasto, per concludere con l'ultima nave caricata californian type (in pratica viene caricata a piramide, e con il magnete, ma a Piombino questa tecnica non è mai stata utilizzata e non c'è un magnete per scaricare le billette). Nonostante la serie di incontri che abbiamo avuto con l'azienda, la situazione resta la stessa, non si notano passi in avanti.

L'AZIENDA ha finalmente individuato dei fornitori costanti di blumi e billette, quindi riteniamo che oggi ci possa essere, se c'è la volontà, la possibilità di risolvere o quanto meno migliorare la questione di sicurezza del carico delle na-

vi. Per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, per non esporsi a ulteriori rischi, con estrema fermezza siamo a richiedere il rispetto di tutti i punti discussi nell'ultima riunione. Che sono l'illustrazione della Shipping Condition di Piombino Logistics ai fornitori: l'invio inizialmente, per un periodo di tempo fino a che la situazione non si consolida, di un tecnico di fiducia dai fornitori con il compito di verificare e di indirizzare le disposizioni di carico: fare una pratica operativa di sicurezza (Pos) con valutazione del rischio congrua che permetta ai lavoratori di lavorare in sicurezza ogni volta: ad ogni inizio turno la Pos dovrà essere illustrata alla squadra nei minimi dettagli per fare in modo che venga recepita da tutti i lavoratori: il rispetto da parte dei lavoratori e la verifica da parte dell'azienda della pratica operativa: infine l'azienda eviti eventuali pressioni di altro tipo che per noi risulterebbero inaccettabili. La produttività è un obiettivo importante ma lavorare in sicurezza deve essere il primo obiettivo di tutti».

- segue



PORTO Le banchine delle Acciaierie dove arrivano le navi con le billette per le rotaie e altri prodotti



Crollo del carico

«La situazione negli ultimi tempi si è aggravata: dal crollo del carico nelle stive, al bigli di bordo con il sistema di sicurezza guasto»

Impegni presi

«Per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, con estrema fermezza siamo a richiedere il rispetto di tutti i punti discussi nell'ultima riunione»

AFERPI » SINDACATI ALL'ATTACCO

«Sul porto c'è un problema di sicurezza»

I coordinatori di Fim, Fiom e Uilm parlano chiaro: navi caricate senza gli standard necessari, pericoli per i lavoratori

PIOMBINO

Allarme sicurezza da parte dei sindacati per la movimentazione delle merci, destinate ad Aferpi, sul porto di Piombino. I coordinatori Rsu e Rls di Fim, Fiom e Uilm di Aferpi, Lucchini e Piombino Logistics parlano, senza giri di parole, di "navi che sono caricate secondo metodi non allineati ai nostri standard di sicurezza" e anche di episodi pericolosi avvenuti in banchina e sul cargo. L'occasione è anche quella di parlare del ruolo di Piombino Logistics e dell'opportunità di impiegare altri 50-60 operai ora in cassa integrazione.

«Siamo in una fase - scrivono - dove tutti i soggetti coinvolti nel progetto Cevital, dal management aziendale, alle istituzioni, al sindacato, stanno producendo il massimo sforzo per la realizzazione del piano industriale nella sua interezza che porterà al rilancio dell'economia di tutto il territorio recuperando il gap occupazionale perso negli ultimi anni. Valutiamo positivamente le notizie riguardo la stipula di accordi commerciali di fornitura di semi prodotti a medio lungo termine, nell'attesa che quanto prima si torni a produrre acciaio a Piombino, ed esprimiamo soddisfazione per la conferma definitiva degli accordi commerciali per la produzione di rotale per Rfl (84000 tonnellate) e per l'Iran (65000). Auspichiamo che la strada degli accordi a medio lungo termine di fornitura e di vendita venga consolidata

sempre di più, anche perché il solo modo per creare e salvaguardare i posti di lavoro è riconquistare ordini e quote di mercato che la Lucchini ha perso in questi lunghi anni di crisi e di commissariamento».

Al tempo stesso, però, i coordinatori Rsu e Rls di Fim, Fiom e Uilm elencano alcune problematiche relative alla sicurezza che si stanno sistematicamente presentando in Piombino Logistics per quanto riguarda lo scarico delle navi.

«C'è bisogno che si faccia quanto prima chiarezza sul ruolo e sul margine di manovra operativo di Piombino Logistics. Su questo aspetto, e su quale grado di autonomia deve o non deve avere sulle banchine Piombino Logistics, si apre una discussione che non ci appassiona, né ci appartiene, ma comunque riteniamo che non sia opportuno per questioni burocratiche dover ricorrere a soggetti terzi per scaricare le navi attraccate sulle banchine degli impianti marittimi (Ima), quando oltre al personale attualmente in forza, in cassa integrazione ci sono sempre 50/60 lavoratori che potrebbero tranquillamente essere utilizzati. Se occorre portare avanti dei processi per sbloccare lo stalli, sarebbe opportuno che i soggetti preposti lo facciano quanto prima. Infatti nessuno può dimenticare che il progetto Cevital, da sempre condiviso da tutte le istituzioni, deve essere realizzato nella sua interezza nell'interesse di tutto il com-

prensorio ed esso prevede appunto una integrazione tra produzione e laminazione di acciaio e i settori agroindustriali e logistici».

«L'altra questione invece fondamentale per noi riguarda la sicurezza. Assistiamo da troppo tempo ad arrivi di navi che sono caricate secondo metodi non allineati ai nostri standard di sicurezza. La situazione negli ultimi tempi si è aggravata e adesso sta diventando insostenibile. Dal crollo del carico nelle stive (il cosiddetto collasso), ai bigli di bordo con il sistema di sicurezza dei fine corsa guasto, per concludere con l'ultima nave caricata in modo errato. Nonostante la serie di incontri che abbiamo avuto con l'azienda, la situazione resta la stessa, non si notano passi in avanti, ma soprattutto la nostra sensazione è che a tali riunioni non venga dato un seguito pratico».

L'azienda, fra l'altro, ha individuato dei fornitori costanti di blumi e billette.

«Per questo riteniamo che oggi ci possa essere, se c'è la volontà, la possibilità di risolvere o quanto meno migliorare la questione di sicurezza del carico delle navi. Per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, per non esporsi a ulteriori rischi, con estrema fermezza siamo a chiedervi di rispettare tutti i punti discussi nell'ultima riunione (alla quale hanno partecipato anche gli Rls di Piombino Logistics) che ricordiamo sono:

1) Illustrazione della Shipping condition di Piombino

Logistics ai fornitori;

2) Inviare inizialmente, per un periodo di tempo fino a che la situazione non si consolida, un tecnico di fiducia presso i fornitori con il compito di verificare e di indirizzare le disposizioni di carico;

3) Fare una Pratica Operativa per la sicurezza (Pos) con valutazione del rischio congrua che permetta ai lavoratori di lavorare in sicurezza ogni volta.

4) A ogni inizio turno la Pos dovrà essere illustrata alla squadra nei minimi dettagli per fare in modo che venga recepita da tutti i lavoratori (questo perché non essendoci ancora una quantità di lavoro regolare e costante, capita che il personale lavori saltuariamente e non è sempre ben informato dei cambiamenti che avvengono);

5) È fondamentale che ogni lavoratore si attenga in maniera del tutto rigida alla Pos e che l'azienda verifichi che i lavoratori la rispettino».

«L'azienda - concludono - eviti eventuali pressioni di altro tipo che per noi risulterebbero inaccettabili. La produttività è un obiettivo importante ma lavorare in sicurezza deve essere il primo obiettivo di tutti. Siamo lavorando tutti per raggiungere l'obiettivo di realizzare nella sua totalità il progetto Cevital, per questo in maniera propositiva gestiamo e gestiremo tutti i processi, ma senza mai trascurare la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori in maniera responsabile come abbiamo fatto fino a oggi».

L'ORGANICO DI LOGISTICS

Non si capisce perché ricorrere a terzi: ci sono 50/60 persone in cassa integrazione che potrebbero essere utilizzate

EPISODI PREOCCUPANTI

Assistiamo da tempo a casi gravi: dal crollo del carico nelle stive ai "bigli di bordo" con il sistema di fine corsa guasto

➔ GIOVEDÌ 24

Torna la cabina di regia regionale

Dopo l'incontro al Mise di giovedì scorso, la Regione ha convocato la cabina di regia territoriale sull'accordo di programma per giovedì 24 marzo ore 12 presso la sala consiliare di Piombino.

L'incontro, al quale parteciperanno l'assessore regionale all'Ambiente Federica Fra toni e il consigliere del presidente Rossi Gianfranco Simoncini, insieme al sindaco Giuliani, al vicesindaco Stefano Ferrini, alle organizzazioni sindacali e di categoria, servirà a esaminare i risultati del Tavolo esecutivo che si è svolto a Roma la scorsa settimana.

Nel corso della riunione saranno affrontati pertanto i principali temi dell'accordo che come noto si compone di tre assi portanti (riqualificazione ambientale e produttiva, riconversione e riqualificazione produttiva, politiche attive del lavoro) e di azioni volte al risanamento dell'area, alla creazione di condizioni per la ripresa economica, allo sviluppo delle

infrastrutture locali e agli interventi sul personale interessato alla crisi industriale. Sarà l'occasione dunque per riportare all'attenzione del territorio richiamate anche dal sindaco Massimo Giuliani nel suo intervento di domenica scorsa: le questioni cruciali legate al lavoro e agli ammortizzatori sociali, all'infrastrutturazione dell'area, alle bonifiche.

Ricordiamo che per il complesso degli interventi previsti in ognuno dei tre assi portanti, l'accordo mette a disposizione risorse economiche per complessivi 132,2 milioni di euro: 50 sono destinati alla messa in sicurezza ambientale, 30 per favorire la riconversione energetica del ciclo dell'acciaio; 32,2 per incentivare gli investimenti da parte delle imprese e per l'infrastrutturazione dell'area, 20 per agevolare gli investimenti delle imprese per la messa in sicurezza di terreni, fabbricati, attrezzature e macchinari.



Un carico di rotale su una nave in porto (foto d'archivio)

RICCARDO GELICHI

«L'Accordo di programma adesso dev'essere rivisto»

PIOMBINO

Riccardo Gelichi, portavoce di Ascolta Piombino interviene sull'Accordo di programma, tornando a parlare di una sua rimodulazione, sulla base delle mutate condizioni.

«Rispetto agli annunci succedutisi nel tempo e gli ingenti milioni d'euro messi a disposizione per il territorio di Piombino, c'è sorto un dubbio: ma siamo capaci di spenderli? Le opere che possiamo vedere oggi sono quelle parziali, prive di strada e ferrovia, soldi spesi in fretta, tratti da capitoli di spesa di un percorso tutto inerente

■ e con l'ausilio di un cospicuo mutuo sostenuto dalla Regione Toscana. Tutti gli altri milioni attendono di essere spesi, allora ci siamo chiesti se fosse opportuno rimodularli, soprattutto la parte inerente alla 398 e abbiamo presentato una mozione in consiglio comunale, che purtroppo è stata bocciata. Strana bocciatura perché oggi è lo stesso governatore Rossi a chiedere: "un aggiornamento formale dell'articolo 9 dell'Accordo di programma"; e sempre sulla stampa è lo stesso sindaco Giuliani a rilanciare l'ipotesi. Siamo parlando dell'impegno finanziario per completare la 398, la

bretella d'accesso al porto di Piombino, fonte Il Tirreno. Bretella tenuta ostinatamente quanto inutilmente legata al progetto Sat proprio dalla politica regionale, e ora si cerca di ribaltare le responsabilità sulla volontà politica del governo, che poi sarebbe la stessa parte politica. Siamo contenti che sia stato preso atto della necessità di una rimodulazione dell'accordo di programma, ma riteniamo che non si debba limitarsi solo all'infrastruttura, serve inserire all'interno di un rinnovato accordo, la questione dei flussi di materia, delle dismissioni e delle aree disponibili per lo sviluppo della picco-

la e media impresa. Non esiste un progetto di rilancio della piccola e media impresa, al di fuori del vecchissimo metodo dell'elargizione di soldi a pioggia, elargizioni che invece potrebbero sostenere infrastrutture materiali ed immateriali; resta ancora irrisolta la questione della mancanza di aree e una programmazione adeguata. Bisognerebbe quindi andare verso una ricostruzione totale degli accordi di programma rispetto ad un'inevitabile evoluzione delle cose guardando la fotografia odierna, molto diversa da quella del 2014».

CONFESSIONE DI PIOMBINO



Riccardo Gelichi



Porti, per Napoli De Luca chiede «immediata soluzione» al governo

Napoli - **«Abbiamo due anni di commissari che contribuiscono ad approfondire le difficoltà della portualità campana», dice, e «anche qui dobbiamo imparare ad essere efficienti, a prendere decisioni a non perdere tempo, a non morire di carte bollate»**

Napoli - Nella vicenda del porto di Napoli, che attende da tempo la nomina del presidente dell'Autorità portuale, per il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, si stanno facendo «grandi passi in avanti». **«Abbiamo due anni di commissari che contribuiscono ad approfondire le difficoltà della portualità campana», dice, e «anche qui dobbiamo imparare ad essere efficienti, a prendere decisioni a non perdere tempo, a non morire di carte bollate»**. Certo è che lo scalo marittimo partenopeo «richiede una immediata soluzione del problema del governo dell'autorità portuale».

In corso dragaggio di residui di sabbia. Stamani vertice in Prefettura

Approdi ancora in bilico

Richiuso un molo. In arrivo un' altra sciroccata

Si lavora per espellere la sabbia rimasta troppo alta in alcuni punti del fondale, al contempo si attende la penetrazione di nuova ghiaia tra questa notte e domattina (6-7.000 metri cubi ma forse meno, stando agli ultimi meteo) si cercano soluzioni radicali, stamani in Prefettura, per assicurare un futuro migliore.

Il momento storico, a Tremestieri, è di nuovo difficile a causa delle sciroccate di primavera e anche per questo si ricerca una svolta positiva nella gestione degli approdi. In gioco la possibile riduzione delle conseguenze dei periodici insabbiamenti del mini porto che costringono a dirottare i Tir in centro. Serve un accordo per cambiare radicalmente registro per quanto riguarda i tempi dell' autorizzazione regionale al dragaggio.

Con questo obiettivo, alle 11, si terrà la riunione coordinata dal prefetto Stefano Trotta con tutti i protagonisti: l' assessorato regionale all' Ambiente, l' Arpa, la Comel che gestisce l' imbarco-sbarco e i dragaggi, l' **Autorità portuale** e il Comune di Messina. Non sarà una riunione facile ma le proposte per assicurare tempi più celeri non mancheranno: sia da parte dell' Authority, che da tempo chiede un' autorizzazione flessibile, che da parte del Comune.

Ma, prima di tutto, ecco le novità dell' ultima ora. Con l' ordinanza numero 17/2016, ieri mattina il comandante della Capitaneria di porto, Nazzareno Laganà, ha disposto che a partire dalle 6 del mattino di oggi il molo esterno non potrà essere utilizzato: è necessaria l' esecuzione di un ultimo lavoro di dragaggio dei sedimenti ancora depositati in alcuni punti del fondale. Pertanto «fino al termine dei suddetti lavori» - specifica Laganà- l' unica nave autorizzata ad ormeggiare sulla banchina 2 sarà il motopontone "Adriatico" dell' impresa Scuttari chiamato al completamento dell' intervento. Il problema, invero, era stato già notato sabato scorso, durante le verifiche, ma in previsione del corteo di Libera in centro e della chiusura dello svincolo di Bocchetta s' era preferito non dimezzare il piccolo porto del Tir e mantenendo l' uso alternato dei moli con il divieto di manovra in contemporanea delle navi. Se per la coda di dragaggio non ci saranno problemi - basterà forse mezza giornata - maggiori preoccupazioni suscita la sciroccata attesa tra questa notte e domani. Dhl aveva previsto un nuovo rilevante flusso di sabbia. Forse, ultimi dati alla mano, la sciroccata risulterà un po' meno grave del temuto.

Ma torniamo alla riunione a Palazzo del Governo. Oggi l' **Autorità portuale** ritornerà alla carica per

- segue

chiedere all' assessore regionale all' Ambiente, Croce, autorizzazioni "ex novo" più celeri e flessibili nel rilascio e nella tempistica di quanto sia fin qui avvenuto. In sostanza, con la sabbia sempre uguale che entra ed esce dal bacino, basterebbero le analisi della ghiaia a cura dell' Arpa.

Anche il Comune, e in particolare l' assessore al Waterfront Sebastiano Pino, si presenterà con due proposte. Una molto simile a quella dell' Authority, di un' autorizzazione quasi automatico, l' altra la possibilità - anticipa Pino - di procedere nell' immediato ad un livellamento del fondale alla profondità di sicurezza come si faceva anni fa in un' invasatura dalle Ferrovie, per non interrompere i traghettamento dei treni (altri tempi...

, ndr) senza nemmeno bisogno di dragare e smaltire altrove, lontano, i sedimenti in eccesso».³

ALESSANDRO TUMINO

UNA PROPOSTA

L'EUROPA HA BISOGNO DI UNA DOGANA UNICA ALLE SUE FRONTIERE

di Marco de Andreis e Mauro Marè

**Il momento giusto
La riforma si può fare
anche senza cambiare il
trattato, con la procedura
legislativa ordinaria**

S

u questo giornale Francesco Giavazzi ha opportunamente suggerito all'Unione Europea di smettere di litigare su qualche decimale e prendere in mano, invece, le redini del suo futuro: ad esempio, rifinanziando con risorse ad hoc Frontex, l'agenzia europea che si occupa di immigrazione, trasformandola nell'embrione di una forza di sicurezza europea. L'afflusso massivo di rifugiati dalla Siria e altrove ha messo in crisi la gestione delle frontiere interne ed esterne dell'Unione. C'è in gioco non solo la libera circolazione delle persone, ma anche quella delle merci.

Difatti, anche se la reintroduzione dei controlli ad alcune frontiere interne è limitata nel tempo e alle persone, avrà un impatto sul commercio: i flussi di persone e merci non possono sempre essere tenuti distinti. Inoltre, la politica doganale europea ha bisogno di suo di qualche ripensamento.

La dogana — anzi, l'unione doganale — è una competenza esclusiva dell'Ue. Come la concorrenza, la politica commerciale e la politica monetaria. Ma non c'è l'equivalente di una banca centrale europea, bensì 28 organizzazioni nazionali distinte che attuano il medesimo codice doganale, un regolamento dell'Unione.

Sono ormai noti gli scompensi risultati dalla creazione di una moneta comune senza non solo l'unione politica, ma nemmeno una governance economica comune. L'attuale realtà doganale europea ne cela di altrettanto

gravi: gli Stati membri hanno approcci in gran parte diversi per controllare il flusso di merci provenienti da Paesi terzi. Non sempre tra loro prevale la cooperazione, anzi: i principali porti europei competono per attirare traffico, tanto più che una quota dei dazi all'importazione (20%) va alle casse degli Stati membri in cui sono pagati; ciascuna dogana nazionale tende inevitabilmente ad essere più rigorosa con le importazioni di beni in concorrenza con le industrie locali. Non c'è un accesso diretto ai dati sugli scambi commerciali del partner, non ci sono banche dati comuni e le informazioni vengono scambiate attraverso complicati meccanismi di «cooperazione amministrativa». Allo stesso tempo, però, ogni dogana nazionale agisce come esattore per l'Unione, girando l'80% dei dazi a Bruxelles, e come garante della sicurezza di tutti gli europei — la lotta contro cose tanto diverse quanto pericolose, come la contraffazione e le armi di distruzione di massa, inizia alle nostre frontiere esterne.

Di nuovo come l'unione monetaria, l'unione doganale è stata concepita per il bel tempo, non per quando piove e tira vento. Gli Stati membri si rinfacciano talvolta distorsioni commerciali: tensioni tenute sotto controllo, ma chi è certo che crisi future non possano alterare il quadro? Oppure: cosa accadrebbe se un giorno emergesse che un atto di terrorismo in un Paese è stato compiuto utilizzando armi introdotte in Europa attraverso un altro? — la scoperta che uno dei terroristi Isis di Parigi, il 13 novembre scorso, aveva attraversato il confine con la Grecia come rifugiato siriano non ha certo aiutato la causa di Schengen.

Insomma, se si vuole migliorare questo stato di cose e prevenire future crisi, va creata una vera Dogana Europea, un unico corpo di funzionari che faccia del termine «unione doganale» una realtà operativa. Si può fare senza cambiare il trattato, con la procedura legislativa ordinaria. È una manna dal cielo perché modificare il trattato è sempre lungo e controverso, con poi l'incertezza delle ratifiche nazionali.

Con la Dogana Europea, l'esattore coinciderebbe finalmente col beneficiario e sarebbe possibile rivoluzionare il finanziamento del bilancio dell'Unione. Come? Lasciando riscuotere alla Dogana Europea non solo i dazi, ma anche parte dell'Iva sulle importazioni extra-Ue. Un'aliquota Iva comune del 10% sarebbe più che sufficiente per finanziare l'attuale bilancio. A questa base, gli Stati membri in cui

- segue

le importazioni vengono consumate aggiungerebbero, incassandola, qualunque cifra occorre per raggiungere la loro aliquota Iva standard – non ci sarebbe, quindi, nessuna armonizzazione fiscale. Il principio alla base di tale forma di tassazione è lo stesso stabilito da tempo con i dazi: contribuisce di più al bilancio chi più consuma (importazioni).

Questa riforma richiede l'unanimità ed entrerebbe in vigore solo «previa approvazione degli Stati membri conformemente alle ri-

spettive norme costituzionali» – ma sempre nel quadro del trattato in vigore. Al di là degli aspetti fiscali, una Dogana Europea unica sarebbe certamente meglio attrezzata delle 28 attuali per far fronte alla forte pressione cui sono sottoposte attualmente le nostre frontiere. La Commissione Europea ha già proposto la creazione di una guardia costiera e di frontiera europea. Forse è giunto il momento di mostrare agli ingressi in Europa di persone e merci un cartello che dica semplicemente «Eu customs and immigration».

OPINIONE DELL'AUTORE

L'OSSERVATORIO

Regole comuni per i moli europei ma prima che sia troppo tardi

ALDO LAMPAGI

Si ricorda nel recentissimo documento (marzo 2016) del Servizio Ricerca del Parlamento Europeo (Autore: Marketa Pape, Servizio di ricerca per i deputati) sull'accesso al mercato dei servizi portuali che "In un terzo tentativo di liberalizzare i servizi portuali nell'Unione europea, nel 2013 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento volta a eliminare la competizione sleale o migliorare l'efficienza commerciale dei principali porti marittimi dell'Unione Europea". La proposta stabilisce un quadro "per l'accesso al mercato dei servizi portuali o disposizioni comuni in materia sia di trasparenza dei finanziamenti pubblici per i porti che di diritti d'uso, senza influire sulle norme sociali e occupazionali degli Stati membri". Il contesto riguarda i circa 1200 porti marittimi dell'Unione e ribadisce quanto siano "fondamentali per la sua economia, dal mo-

mento che consentono il transito del 74% circa delle merci importate ed esportate e del 37% degli scambi all'interno dell'Unione. Oltre ad essere essenziale sia per il settore dei trasporti sia per la competitività dell'UE, i porti danno lavoro a oltre 3 milioni di persone e possono potenzialmente creare ulteriore occupazione e attrarre gli investitori. Più del 90% di tutto le merci e i passeggeri che transitano per i porti dell'UE utilizzano i 329 porti marittimi all'interno della rete transeuropea di trasporto".

Si è fatto quindi il punto su ciò che gli scali rappresentino per l'economia continentale e quanto va fatto per offrire loro garanzie di funzionamento in un ambito di diffuso rispetto delle regole. Si legge — a completamento — su Leadership 2020 che l'industria navale e delle attrezzature marine impiega in Europa più di 500mila persone e vanta un fatturato medio annuo pari a circa 72 miliardi di euro, comprendente: la cantieristica dal punto di vi-

sta delle costruzioni e delle riparazioni.

I precedenti tentativi della Commissione di modernizzare i servizi portuali (nel 2001 e nel 2004) hanno generato controversie principalmente a causa di aspetti di natura sociale o legati al mercato del lavoro o sono stati respinti dal Parlamento europeo. Nel 2007 "la Commissione ha individuato sfide considerabili per il settore (i livelli di prestazione, i collegamenti con l'entroterra, le tecnologie esistenti e il loro impatto sull'ambiente, la trasparenza nell'utilizzo dei fondi pubblici, le restrizioni nell'accesso al mercato e l'organizzazione del lavoro nei porti)" affrontandole tuttavia con strumenti orizzontali e misure morbide, salvo poi decidere nel 2013, che le misure morbide avevano avuto "un impatto scarso o nullo". Italia, con la Liguria capofila, e nord Europa si sono mosse diversamente. A cominciare da water front e rottoporti. Il Porto di Genova (co-

mo quelli di La Spezia e Savona) sarebbero in grado di cambiare volto alle città di appartenenza, solo facendo, in sordicissimo, quello che (possono) fanno i grandi porti del nord Europa. Ma sull'Atlantico parliamo del successo di un mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia)

di crisi di un mondo che al contrario le banche lo sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie. So no parla, con la massima attenzione, in una pubblicazione tecnica del centro studi della Cassa Depositi e Prestiti, uno dei centri di finanziamento delle infrastrutture italiane. "La perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore ma per l'intero sistema economico nazionale, non solo perché questa (portualità ndr) rappresenta il 2,6% del Pil ma anche perché è un elemento di competitività per tutto il sistema industriale.



IL PORTO
Genova è la prima realtà italiana nel traffico dei container

“

IL DOCUMENTO

Bruxelles a più riprese ha provato a intervenire su un nuovo modello di fornitura dei servizi

”

L'Avvisatore Marittimo

L'ASSEMBLEA DEGLI SPEDIZIONIERI GENOVESI. NUOVO CODICE DOGANALE: «I DOGANALISTI DELOCALIZZINO»

«Internazionali per resistere»

Fasce: «Tra armatori e colossi del web, unica via è aggregarsi a grandi realtà»

In Italia le imprese di spedizione sono 1.750 per un totale di 2.500 tra sedi e unità locali, danno occupazione a oltre 30 mila addetti, fatturano complessivamente 14 miliardi di euro: una cifra che pesa per circa il 20% sull'aggregato nel settore dei trasporti e della logistica del Paese (75 miliardi secondo la stima del Politecnico di Milano), incidenza che sale del 33% di questo valore se si considera che il fatturato degli spedizionieri è diretto prevalentemente verso i clienti finali. Insomma, tira le somme Maurizio Fasce, che ieri ha aperto la sua ultima assemblea da presidente della Spediporto, «è come dire che 1.750 imprese valgono il 33% di un mercato della logistica che conta 100 mila aziende». Non solo: le Case di spedizione effettuano 17 milioni di operazioni doganali in un anno. A fronte quindi di circa 350 miliardi di euro di importazioni, le imprese del settore versano nelle casse dello Stato 14,9 miliardi di diritti doganali, spesso anticipandoli di tasca propria, 12,9 miliardi di Iva a trimestre, due miliardi di dazi, di cui il 25% versati direttamente all'Unione europea. Ma l'associazione degli spedizionieri genovesi, che raccoglie circa il 20% delle imprese italiane che operano in questo settore, e che da ieri sera è diretta da xxxx, è alle prese con nuove sfide. Il processo di accorpamento e razionalizzazione nel trasporto marittimo container ha portato oggi all'83% del mercato nelle mani di 20 compagnie di navigazione (il 35% assorbito dalle prime tre). Il risultato è che «si sta andando incontro a una standardizzazione esasperata dei servizi - osserva Fasce - con conseguente livellamento dei costi di uscita sul mercato e rischio di bassa redditività, perdipiù in una situazione di sempre maggiore inflazione di stiva». All'aggregazione via mare, si sta opponendo sempre più velocemente quella su terra: le piattaforme globali presenti sulla rete come Amazon, Ebay o Alibaba, che tagliano la mediazione tra venditore e acquirente, sono state l'unico mercato in Italia a crescere a doppia cifra in 10 anni, fatta salva la parentesi del pareggio 2008-2009. L'economia del web ha la concretezza di 44 milioni di persone occupate su scala mondiale, e rappresenta il 39% del prodotto interno lordo globale. Si tratta, commenta Fasce, di un nuovo continente. Se a livello globale gli acquisti domestici nei prossimi quattro anni rimarranno stabili su 1,2 miliardi di utenti l'anno, gli acquisti esteri, cioè il business dove operano le

- segue

Case di spedizione, passeranno dagli attuali 300 milioni a un miliardo l'anno. L'obiettivo degli spedizionieri è chiaro: non farsi schiacciare dai giganti dell'e-commerce, con i loro magazzini e le loro strutture di distribuzione, evitando magari l'invasione in Italia dei mega-colossi internazionali delle spedizioni. In Italia, spiega Fasce, gli spedizionieri devono fare i conti con una riforma strutturale e organizzativa: «Dobbiamo abbandonare l'idea che si possa fare lo spedizioniere internazionale senza avere un'adeguata struttura di supporto costituita da un network internazionale di uffici e agenti. Dobbiamo seguire la strada già intrapresa dal 22% delle aziende di settore che hanno deciso di entrare in multinazionali o di network sempre internazionali. Negli Usa - ricorda Fasce - la merce viene consegnata nell'arco di un'ora dall'acquisto online». Una potenza di fuoco contro cui soli non si può combattere. Nel brevissimo termine, c'è poi l'aspetto normativo, con cui serve fare i conti: la questione della doppia pesatura dei container imposta con la revisione della convenzione Solas, che a partire da luglio sottrarrà dai cinque ai 10 minuti di tempi operativi all'imbarco in mancanza di certificazione di peso rilasciata dal caricatore; e poi il codice doganale comunitario, attivo a partire da maggio, che renderà invece trasversale a livello europeo il servizio di assistenza doganale aprendo il mercato anche alla concorrenza di Paesi dove - come nel caso di Polonia e Romania - il costo del lavoro è un terzo di quello italiano. In pratica, il lavoro dello spedizioniere doganale potrà essere svolto da ogni parte e, anticipa Fasce, c'è da aspettarsi che proprio in Paesi come Polonia e Romania gli operatori logistici internazionali metteranno i loro call center: «Questo determinerà un forte impatto in termini di business e occupazione - sugli spedizionieri doganali, che saranno chiamati a seguire a livello locale solo quanto non è gestibile da remoto, vale dire il 5% del dichiarato». Soluzione per la categoria suggerita da Fasce: «Alzare il proprio profilo professionale, aumentare la presenza dei consulenti nel mercato dei trader, avviare progetti di delocalizzazione di parte delle proprie strutture in Paesi a fiscalità premiante».

Alberto Quarati

INTANTO IL NUOVO REGOLAMENTO UE FA TREMARE I DOGANALISTI

Presto in banchina la legge blocca-Imu

Testo del governo per fermare le richieste dei Comuni sui terminal

GENOVA. L'assemblea degli spedizionieri genovesi potrebbe portare fortuna soprattutto ai terminalisti: in questo contesto infatti Zanetti ha annunciato l'emanazione a breve del regolamento sulle concessioni, ma soprattutto, a margine dell'evento, l'introduzione «di una norma interpretativa sull'Ici-Imu nei porti». Un provvedimento che nelle intenzioni dovrebbe risolvere un vecchio contenzioso: a Genova ad esempio il Comune continua a chiedere il pagamento dell'Imu sui piazzali, anche se sono già diverse le sentenze in Italia del Consiglio di Stato che

hanno dato ragione ai terminalisti, che queste somme non vogliono pagare, essendo in piazzali dati in concessione. La norma del governo, «che sarà inserita - assicura Zanetti - nel primo strumento normativo utile sulla fiscalità immobiliare (anche se a breve termine non sembrano essercene ndr) esenterà i terminalisti dal pagamento dell'Ici-Imu dalle superfici non commerciali, come appunto i piazzali».

Sul fronte normativo invece gli spedizionieri dovranno fare i conti non solo con la riforma della *governance* portuale, quanto piuttosto con la doppia

pesatura dei container chiesta dall'Imo (tema già emerso in sede nazionale all'assemblea Fedespedi), l'internazionalizzazione delle imprese e a partire da maggio, dall'entrata in vigore del codice doganale comunitario, che permetterà assistenza doganale anche non direttamente in porto: il rischio per gli spedizionieri doganalisti è vedersi sottratto il lavoro dai colossi del settore, che stanno progettando l'apertura di call center in Est Europa. Fasce non gira intorno al problema: «Bisogna e localizzare in Paesi a fiscalità premiante».

A. QUA

Container. Inaugurato ieri il percorso tra Genova e Piacenza che si aggiunge alla linea già operativa con La Spezia

Merci, via ai corridoi intermodali

Italia all'avanguardia nella Ue - Le perplessità degli spedizionieri

Raoul de Forcade

È partito ieri il fast corridor intermodale tra Genova e Piacenza, che si aggiunge a quello, inaugurato da pochi giorni, fra La Spezia e Piacenza. E l'Italia si ritrova all'avanguardia in Europa sull'utilizzo dei corridoi doganali veloci, ossia i percorsi privilegiati studiati per alcune merci in container, che servono a trasferirle dai porti ad aree logistiche esterne, dove vengono stivate in magazzini di temporanea custodia e si doganano. A fornire i dati sul servizio è Teresa Alvaro, direttore centrale per la tecnologia e l'innovazione dell'Agenzia delle dogane. Ma non mancano le critiche al sistema da parte degli spedizionieri.

Attualmente, spiega la Alvaro, sono operativi 5 fast corridor su gomma, «attivati da aprile 2015, con nodo logistico di destinazione i magazzini di Ikea in Piacenza e con origine porto di Genova (due corridoi), Voltri (un corridoio) e porto della Spezia (due corridoi).

Dall'attivazione a fine febbraio sono stati movimentati 267 container». Vi è poi «il corridoio su gomma dal porto di Livorno verso l'interporto labronico, che ha movimentato, dal 15 ottobre 2015 a tutto febbraio, 195 container». Per quanto riguarda la ferrovia, «il corridoio via ferro dal porto della Spezia a Melzo, attivo dal 26 giugno 2015, ha movimentato 320 container». Si sta sperimentando, poi, il corridoio Ravenna-interporto di Bologna, inaugurato a gennaio.

Da ieri, poi, è operativo, dice la Alvaro, il corridoio intermodale «Genova - Rivalta Scrivia - Piacenza Ikea. La merce in container arriva nel porto della Lanterna, viaggia su treno fino a Rivalta, poi viene messa su camion per andare a Piacenza. Il 15 marzo era partito un altro corridoio intermodale, quello dal porto di La Spezia a Melzo, via treno, e poi, su gomma, verso Piacenza Ikea».

Si tratta, prosegue la Alvaro, di procedure che «consentono l'immediato incontro delle merci al luogo

ritenuto più conveniente dal proprietario per lo sdoganamento, sostituendo al monitoraggio documentale il dialogo telematico con gli attori della catena logistica e rafforzando i controlli con il monitoraggio fisico delle merci».

Il servizio, afferma Milena Benzi, *customs manager* di Ikea Italia Distribution, «risponde pienamente alle nostre esigenze: avevamo già una catena logistica "matura" che ci consentiva di tracciare la merce dalla partenza. Questo flusso s'interrompeva ai porti italiani, obbligandoci a fornire nuovamente tutti i dati con spreco di tempo e di risorse. Ora possiamo tracciare il contenitore in ogni minuto di viaggio, in un flusso full digital, senza ridondanze». Oggi i corridoi corrispondono, aggiunge, «al 35% del nostro flusso marittimo, ma cresceremo. I fast corridor intermodali ci porteranno a coprire almeno il 60% del flusso entro l'anno corrente».

Tutt'altro che contente del sistema, sono invece, le case di spe-

dizione di La Spezia, Genova e Savona, che hanno fatto ricorso al Tar del Lazio contro i corridoi. «Riteniamo - afferma il presidente degli spedizionieri spezzini, Alessandro Laghezza - che il fast corridor non introduca efficienza ma, anzi, tempi più lunghi rispetto alla procedura tradizionale con la dichiarazione doganale di transito, sia costoso e abbia limiti sia sotto il profilo di sicurezza fiscale che per la security delle merci».

Un punto di vista condiviso da Francesca Cozzani, presidente di Confindustria La Spezia: «I fast corridor, andrebbero a duplicare altrove investimenti e professionalità già presenti alla Spezia e nel suo retroporto». Critica anche la Spediporto di Genova, che ieri ha celebrato l'assemblea annuale: «Nessun altro Paese Ue - dice il direttore generale, Giampaolo Botta - utilizza procedure assimilabili ai fast corridor perché non sono previsti dalla normativa nazionale e comunitaria, sono onerosi e non creano efficienza».

© ASSOCIAZIONE SPEDIZIONE

460

Contenitori

Hanno viaggiato nel fast corridor su gomma dall'attivazione a oggi



Spediporto tra i colossi del mare e della rete / GALLERY

Genova - Ultima assemblea per Maurizio Fasce, in attesa della nomina del suo successore alla guida degli spedizionieri genovesi. Tra le compagnie di navigazione che deprimono la redditività e la crescita esponenziale di Amazon & Co. la scelta è una sola: «Entrate in multinazionali o in network internazionali»

Genova - In Italia le imprese di spedizione sono 1.750 per un totale di 2.500 tra sedi e unità locali, danno occupazione a oltre 30 mila addetti, fatturano complessivamente 14 miliardi di euro: una cifra che pesa per circa il 20% sull'aggregato nel settore dei trasporti e della logistica del Paese (75 miliardi secondo la stima del Politecnico di Milano), incidenza che sale del 33% di questo valore se si considera che il fatturato degli spedizionieri è diretto prevalentemente verso i clienti finali. Insomma, tira le somme Maurizio Fasce, che oggi ha aperto la sua ultima assemblea da presidente della Spediporto, «è come dire che 1.750 imprese valgono il 33% di un mercato della logistica che conta 100 mila aziende». Non solo: le Case di spedizione effettuano 17 milioni di operazioni doganali in un anno. A fronte quindi di circa 350 miliardi di euro di importazioni, le imprese del settore versano nelle casse dello Stato 14,9 miliardi di diritti doganali, spesso anticipandoli di tasca propria, 12,9 miliardi di Iva a trimestre, due miliardi di dazi, di cui il 25% versati direttamente all'Unione europea. **Ma l'associazione degli spedizionieri genovesi**, che raccoglie circa il 20% delle imprese italiane che operano in questo settore, è alle prese con nuove sfide.

- segue

Il processo di accorpamento e razionalizzazione nel trasporto marittimo container ha portato oggi all'83% del mercato nelle mani di 20 compagnie di navigazione (il 35% assorbito dalle prime tre). Il risultato è che «si sta andando incontro a una standardizzazione esasperata dei servizi - osserva Fasce - con conseguente livellamento dei costi di uscita sul mercato e rischio di bassa redditività, perdipiù in una situazione di sempre maggiore inflazione di stiva».

All'aggregazione via mare, si sta opponendo sempre più velocemente quella su terra: le piattaforme globali presenti sulla rete come Amazon, Ebay o Alibaba, che tagliano la mediazione tra venditore e acquirente, sono state l'unico mercato in Italia a crescere a doppia cifra in 10 anni, fatta salva la parentesi del pareggio 2008-2009. L'economia del web ha la concretezza di 44 milioni di persone occupate su scala mondiale, e rappresenta il 39% del prodotto interno lordo globale.

Si tratta, commenta Fasce, di un nuovo continente. Se a livello globale gli acquisti domestici nei prossimi quattro anni rimarranno stabili su 1,2 miliardi di utenti l'anno, gli acquisti esteri, cioè il business dove operano le Case di spedizione, passeranno dagli attuali 300 milioni a un miliardo l'anno. L'obiettivo degli spedizionieri è chiaro: non farsi schiacciare dai giganti dell'e-commerce, con i loro magazzini e le loro strutture di distribuzione, evitando magari l'invasione in Italia dei mega-colossi internazionali delle spedizioni.

In Italia, spiega Fasce, gli spedizionieri devono fare i conti con una riforma strutturale e organizzativa: «Dobbiamo abbandonare l'idea che si possa fare lo spedizioniere internazionale senza avere un'adeguata struttura di supporto costituita da un network internazionale di uffici e agenti. Dobbiamo seguire la strada già intrapresa dal 22% delle aziende di settore che hanno deciso di entrare in multinazionali o di network sempre internazionali. Negli Stati Uniti - ricorda Fasce - la merce viene consegnata nell'arco di un'ora dall'acquisto online». Una potenza di fuoco contro cui soli non si può combattere.

- segue

Nel brevissimo termine, c'è poi l'aspetto normativo, con cui serve fare i conti: la questione della doppia pesatura dei container imposta con la revisione della convenzione Solas, che a partire da luglio sottrarrà dai cinque ai 10 minuti di tempi operativi all'imbarco in mancanza di certificazione di peso rilasciata dal caricatore; e poi il codice doganale comunitario, attivo a partire da maggio, che renderà invece trasversale a livello europeo il servizio di assistenza doganale aprendo il mercato anche alla concorrenza di Paesi dove - come nel caso di Polonia e Romania, il costo del lavoro è un terzo di quello italiano. In pratica, il lavoro dello spedizioniere doganale potrà essere svolto da ogni parte e, anticipa Fasce, c'è da aspettarsi che proprio in Paesi come Polonia e Romania gli operatori logistici internazionali metteranno i loro call center: «Questo determinerà un forte impatto in termini di business e occupazione - sugli spedizionieri doganali, che saranno chiamati a seguire a livello locale solo quanto non è gestibile da remoto, vale dire il 5% del dichiarato». Soluzione per la categoria suggerita da Fasce: «Alzare il proprio profilo professionale, aumentare la presenza dei consulenti nel mercato dei trader, avviare progetti di delocalizzazione di parte delle proprie strutture in Paesi a fiscalità premiante».



Affondano meno navi, ma la crisi mette a rischio la sicurezza / IL DOCUMENTO

Milano - Lo rivela un rapporto di Allianz: «Molti settori come quelli di cargo, portarinfuse e offshore sono già in pericolo, e qualsiasi riduzione degli standard di sicurezza rappresenterà un serio motivo di preoccupazione».

Milano - Nel 2015, a livello mondiale, gli incidenti nel trasporto marittimo che hanno causato perdite integrali hanno proseguito la tendenza al ribasso nel lungo periodo con 85 perdite subite. È quanto dimostra la quarta edizione di Safety and Shipping Review 2016 di Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS), che prende in esame le perdite marittime superiori a 100 tonnellate di stazza lorda. Sebbene il numero di perdite sia rimasto stabile, calando di appena il 3% rispetto all'anno precedente (88), il 2015 è stato l'anno più sicuro nel trasporto marittimo dell'ultimo decennio.

Dal 2006 le perdite sono diminuite del 45% grazie a migliori condizioni di sicurezza e ad una più solida autoregolamentazione. Tuttavia, permangono differenze per regione e per tipo di nave. **Più di un quarto di tutte le perdite si sono verificate in Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine (22 navi).** Le perdite in questi luoghi, a differenza di altre aree importanti, sono aumentate rispetto all'anno precedente. I cargo e i pescherecci hanno rappresentato più del 60% di tutte le perdite, e per la prima volta in 3 anni quelle dei cargo sono aumentate. La causa più comune di perdite totali è stata il naufragio (affondamento), che rappresenta quasi il 75% delle perdite, in aumento del 25% rispetto al 2014, e spesso dovuto al cattivo tempo.

Trasporti: in calo perdita navi per incidenti navigazione

Rapporto, 2015 anno più sicuro ultimo decennio

21 marzo, 16:51



(ANSA) - GENOVA, 21 MAR - Sono 85 le grandi navi perse integralmente nel mondo nel 2015 a causa di incidenti, in calo del 45% in un decennio: è quanto dimostra la quarta edizione di Safety and Shipping Review 2016 di Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS), che prende in esame le perdite marittime superiori a 100 tonnellate di stazza lorda. Sebbene il numero di perdite sia rimasto stabile, calando di appena il 3% rispetto all'anno precedente (88), il 2015 è stato l'anno più sicuro nel trasporto marittimo dell'ultimo decennio. Dal 2006, indica il rapporto, le perdite sono diminuite del 45% grazie a migliori condizioni di sicurezza e ad una più solida auto-regolamentazione. Tuttavia, permangono differenze per regione e per tipo di nave. Più di un quarto di tutte le perdite si sono verificate in Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine (22 navi). Le perdite in questi luoghi, a differenza di altre aree importanti, sono aumentate rispetto all'anno precedente. I cargo e i pescherecci hanno rappresentato più del 60% di tutte le perdite, e per la prima volta in 3 anni quelle dei cargo sono aumentate.

La causa più comune di perdite totali è stata il naufragio (affondamento), che rappresenta quasi il 75% delle perdite, in aumento del 25% rispetto al 2014, e spesso dovuto al cattivo tempo. Secondo il rapporto, nel 2015 ci sono stati 2.687 incidenti marittimi nel mondo (incluse le perdite totali), con un calo del 4%. Il Mediterraneo orientale e Mar Nero si conferma, con 484 episodi, il principale punto caldo.