



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei porti**

(Il Secolo XIX, Ansa, The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Venezia:

"...Porto, il gelo del Pd su Musolino..." (Il Gazzettino VeneziaMestre)

"...Si alle grandi navi a Marghera..." (Il Gazzettino VeneziaMestre)

Genova:

"...Merlo-Signorini vertice con Piano..." (La Repubblica)

"...Morti in porto: si possono evitare..." (Il Secolo XIX)

"...Terzo valico, porto di Genova sorvegliato speciale..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Spinelli, è operativa la nuova gru..." (The Medi Telegraph)

"...Ieri mattina interruzione delle attività portuali al Vte..."

(Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Alessandra Romagnoli nominata nel Comitato di Gestione dell'AdSP..." (Ferpress)

Livorno:

"...Serve una svolta su Authority e maxi-Darsena..." (Il Tirreno)

"...<<Ecco cosa ci aspettiamo da Corsini>> Becce perde l'Authority ma non si arrende..." (La Nazione LI)

Napoli:

"...La scoperta..." (Il Mattino)

Taranto:

"...De Vincenti: decreto entro fine anno..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Cagliari:

"...AdSP, si aspetta solo il Presidente..." (Ferpress, Corriere Marittimo)

"...Rotte raddoppiate..." (L'Unione Sarda)



INDICE



Messina:

"...Nuova concessione della rada San Francesco..." (Gazzetta del Sud)

"...Tremestieri: dragaggio al via il 2 gennaio..."

(Gazzetta del Sud, Gazzettadelsud.it)

"...Milazzo, disagi nei collegamenti per le Eolie..." (Giornale di Sicilia)

Altre notizie di porti stranieri

DELRIO COSTRETTO A SCEGLIERE UN NUOVO COORDINATORE DEL TAVOLO NAZIONALE

Riforma dei porti, Merlo dice addio al ministero

L'ex presidente dello scalo genovese rinuncia all'incarico di consigliere. «E adesso nuove sfide»

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Voglio cimentarmi in nuove sfide». Luigi Merlo lascia l'incarico di consulente (gratuito) del ministro Delrio e forse abbandona il mondo dei porti.

L'uomo che ha guidato per quasi due mandati l'Authority di Genova e da poco più di un anno è consigliere del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, lascia Roma perché «con l'approvazione della legge di riforma portuale, la definizione ormai imminente dei decreti attuativi, la nuova governance delle Autorità di Sistema Portuale, considero terminato il mio lavoro». Merlo si chiama fuori dal ministero, ma da giorni voci su un suo possibile addio erano diventate sempre più insistenti, anche se per l'ex assessore regionale ai trasporti della giunta Burlando era già pronto il posto di coordinatore del tavolo ministeriale delle Autorità di sistema portuale appena varate: il ministro, scrive Merlo «avrebbe voluto proseguire in altri ruoli anche nella fase

attuativa della riforma». Sarebbe toccato a lui infatti guidare i nuovi presidenti nella definizione degli interventi strategici, ma avrebbe rischiato di rimanere poco in sella. La durata del governo è imprevedibile, sicuramente non oltre i 12 mesi, e Merlo avrebbe potuto incidere poco. Ha così preferito farsi da parte, ma quel passaggio sulle «nuove sfide» potrebbe significare un cambio di settore per l'ex consigliere di Delrio su cui ora si scatenano le voci sul ruolo futuro: c'è chi fa notare che il prossimo appuntamento elettorale è quello delle amministrative e si vota sia a La Spezia (città natale di Merlo) sia a Genova (dove ha operato a lungo e il Pd è alla ricerca di un candidato forte).

L'ultimo dossier sul tavolo dell'ex presidente è stato il completamento del quadro delle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità di Sistema portuale. Già nei prossimi giorni, forse addirittura entro fine anno, anche gli scali rimasti scoperti dovrebbero trovare una nuova guida. Il ministero avrebbe definito la griglia, messa a punto dall'uomo di fiducia di Delrio sulla materia, Ivano Russo. In Sicilia sbar-

cheranno i big: i due nomi per i porti di Palermo e Catania sono rispettivamente Pasqualino Monti e Andrea Annunziata. Sull'isola arriveranno quindi due figure di peso e di esperienza che garantissero il piano di rilancio degli scali siciliani che il Mit vorrebbe mettere in campo. Monti è l'ex presidente di Civitavecchia, attuale numero uno di Assoporti e guiderà probabilmente lo scalo del capoluogo. Annunziata è stato al vertice del porto di Salerno e a lungo in corsa per la presidenza di Napoli.

A Gioia Turo invece dovrebbe finire l'avvocato genovese Alberto Rossi, una lunga esperienza nel mondo shipping, socio dello studio legale Nctm. Il suo nome era nella lista papabili per la guida di Livorno. A Cagliari dovrebbe andare Domenico Bagalà, ex manager di Contship, al vertice del terminal di Gioia Tauro. In Sardegna troverà proprio l'ex datore di lavoro. Un giovane di 38 anni, Pino Musolino, potrebbe invece raccogliere l'eredità di Paolo Costa a Venezia. Ex delegato di quartiere a Venezia, in quota Pd, Musolino vanta consulenze di diritto marittimo internazionali.

www.themediatelegraph.it

© BYN/NO ALCLIN/DIRT/RESERVA/1

NOMINE

Monti verso la presidenza di Palermo, Rossi vicino a Gioia Tauro

Porti: Luigi Merlo lascia incarico ministeriale

(ANSA) - GENOVA, 22 DIC - Luigi Merlo, consigliere del ministro Delrio per la portualità e la logistica, ha annunciato la sua decisione di terminare l'esperienza ministeriale. "Con l'approvazione della legge di riforma portuale, la definizione ormai imminente dei decreti attuativi, la nuova governance delle Autorità di Sistema Portuale considero terminato il mio lavoro" ha detto Merlo a margine della inaugurazione della mostra "Genova-Buenos Aires - solo andata, il viaggio della famiglia Bergoglio", che si tiene alla Lanterna di Genova. "Sono stato onorato e felice di lavorare con una persona straordinaria e con una squadra veramente qualificata che è riuscita a varare una riforma attesa da dieci anni. Ringrazio di cuore - ha detto Merlo - il ministro per l'opportunità che mi ha dato che avrebbe voluto proseguisse in altri ruoli anche nella fase attuativa della riforma, ho ritenuto di fare questa scelta per cimentarmi in nuove sfide. Grazie all'azione del Governo ed in particolare del ministro Delrio questo Paese finalmente vedrà rilanciata l'economia portuale e marittima che è determinante per la ripresa economica". (ANSA).

Riforma dei porti: Merlo non è più consigliere del ministro Delrio

Roma - Luigi Merlo, ex presidente dell'Autorità portuale di Genova, ha rinunciato pochi minuti fa al ruolo di consigliere del ministro dei Trasporti.

Roma - Luigi Merlo, ex presidente dell'Autorità portuale di Genova, ha rinunciato pochi minuti fa al ruolo di consigliere del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio. «Con l'approvazione della legge di riforma portuale, la definizione ormai imminente dei decreti attuativi, **la nuova governance delle Autorità di Sistema Portuale considero terminato il mio lavoro**», si legge in una nota diffusa dallo stesso Merlo.

«Sono stato onorato e felice di lavorare con una persona straordinaria e con una squadra veramente qualificata che è riuscita a varare una riforma attesa da dieci anni. **Ringrazio di cuore il Ministro per l'opportunità che mi ha dato e che avrebbe voluto proseguisse in altri ruoli anche nella fase attuativa della riforma**, ho ritenuto di fare questa scelta per cimentarmi in nuove sfide. Grazie all'azione del governo e di in particolare del ministro Delrio questo paese finalmente vedrà rilanciata l'economia portuale e marittima che è determinante per la ripresa economica».

POLITICA E Costa dà la sua ricetta per Venezia: «Serve una cura da cavallo per rilanciare la città»

Porto, il gelo del Pd su Musolino

Bocche cucite sul candidato presidente. Mognato: «Fase delicata». Lui replica: «Ho i titoli, sono pronto»

● **LA NOMINA** Gelo e bocche cucite nel Pd sull'indicazione di Pino Musolino alla presidenza dell'Autorità portuale. Parla solo il deputato Michele Mognato. «Momento difficile», si limita a dire. Ma

lui, Musolino, spiega di avere i titoli e la competenza per guidare il Porto. «Sono un tecnico, sono pronto», afferma.

● **LA RICETTA** Intanto Paolo Costa, presidente del Porto in scadenza, dà la sua ricetta per il rilancio di

Venezia. «Serve una cura da cavallo - osserva - Occorre rilanciare la capacità produttiva della città partendo dalla cultura per il centro storico e dall'economia portuale».

Trevisan e Lambertini
alle pagine II e III

Costa: «Per salvare Venezia serve una cura da cavallo»

«Porto e cultura, da qui si parte. E occorre rilanciare la nostra parte produttiva»

Elsio Trevisan

VENEZIA

È dura salvare Venezia perché le porte sono state spalancate da un pezzo e i buoi se ne sono andati e al contempo mandrie di cavallette l'hanno invasa.

Per Paolo Costa il fenomeno è in atto da almeno cinquant'anni, però lui è abituato a studiare per cercare le soluzioni, questo faceva quando insegnava all'Università e questo ha fatto anche da presidente del Porto negli otto anni appena trascorsi.

Lei dice di aver individuato due soluzioni complementari, la prima è antibiotica.

«Già, serve una cura da cavallo immediata per bloccare il processo che sta inesorabilmente uccidendo l'"anima" di Venezia: quella per la quale ogni giorno un palazzo diventa un albergo, qualche appartamento entra nel circuito Air-

B&B, e un laboratorio artigianale diventa un negozio di specialità veneziane».

L'altra soluzione, rimanendo nell'ambito medico, è probiotica, ossia serve a favorire gli anticorpi e coinvolge, oltre al centro storico, la terraferma.

«È la parte economica, anzi produttiva, della cura. In centro storico il blocco produttivo è quello culturale da organizzare attorno a funzioni di istruzione superiore e ricerca da vendere sul mercato internazionale. Poi c'è l'altro blocco produttivo in terraferma dove l'unico settore che oggi ha la possibilità di sviluppare occupazione e redditi è solo quello portuale e della nuova manifattura portocentrica che si va sviluppando nel mondo. L'occasione irripetibile da sfruttare è che Venezia e l'Adriatico sono ritornati al centro dei traffici mondiali».

I buoi fuggiti da Venezia sono le fabbriche di Porto Marghera e le sedi delle banche, delle assicurazioni, degli studi professionali, degli uffici di rappresentanza della grande industria, gli uffici decentrati dello Stato: hanno venduto i prestigiosi palazzi in centro storico e, con i soldi guadagnati, hanno costruito

in terraferma; e i prestigiosi palazzi sono stati trasformati in alberghi.

«Sì, e una barriera efficace alla diffusione incontrollata di ricettività può essere lo sviluppo delle sedi universitarie e della ricerca che attirano studenti».

Le cavallette invece, sono i turisti: già nel 1980 in città si diceva che cominciavano ad essere troppi, ed erano infinitamente meno dei quasi 30 milioni all'anno di oggi. Da allora, purtroppo, non si è fatto quasi nulla in tal senso.

«Eppure proprio in quegli anni Federico Mayor, grande direttore generale dell'Unesco, aveva lanciato un programma di ricerca su Art Cities and Visitor Flows che ho avuto la ventura di dirigere e che ha prodotto tutto l'apparato culturale e di conoscenza che ancor oggi si usa nell'inquadrare il fenomeno turistico veneziano».

Quici dati non sono riusciti ad evitare che in ogni calle ci siano alberghi, B&B o affittacamere, o un negozio di paccottiglia che stanno soffocando la città, e sono l'unica economia che, bene o male, prolifera.

«Nei cinquant'anni appena trascorsi da una parte lo Stato ha investito oltre 12 miliardi di euro per la Salvaguardia di Venezia e non solo per il Mose; dall'altra il modello

- segue

fondato sull'industria di base a Porto Marghera si è dissolto. Così da un'economia relativamente sana siamo passati all'attuale economia malata, e che non è in grado di provvedere alla manutenzione degli edifici del centro storico dato che il ciclo dei trent'anni di vita si

sta esaurendo e difficilmente lo Stato darà ancora soldi a fondo perduto».

Venezia invasa dai turisti e Marghera svuotata dalle fabbriche.

«Ma non è impossibile uscire da questo circolo vizioso. Se invece di frenarlo, ci si rendesse conto della

assoluta necessità di ricostruire un blocco portuale, manifatturiero e logistico sostenibile per generare anche gran parte della ricchezza necessaria per mantenere il bene culturale Venezia, diventerebbe più facile farvi convergere persino le politiche Unesco».

© riproduzione riservata

LE UNIVERSITÀ

«Possono essere una barriera al proliferare degli alberghi»

LA TENDENZA

«Siamo passati da un'economia sana a una malata»



PORTO

A destra una veduta dello scalo crociere e qui sopra Paolo Costa, presidente del Porto



LA PRESIDENZA DELL'AUTORITÀ PORTUALE

Il nome di Musolino gela il Pd Mognato: «Momento delicato»

*Il prescelto da Roma trova consensi sui social, meno a livello politico
Il legame con Vanni e le ruggini con gli altri dirigenti del partito*

In attesa della nomina ufficiale, la città si è divisa su Pino Musolino segnalato dal ministro Graziano Delrio al governatore del Veneto Luca Zaia come il futuro presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, vale a dire dei porti di Venezia e Chioggia. Nei social network, oltre agli amici e a quanti lo hanno conosciuto quando a Venezia era dei Ds e faceva le battaglie politiche in città, persino i centri sociali lo festeggiano, mentre il Pd è molto freddo. Ufficialmente nessun dirigente parla e solo il deputato Michele Mognato, che siete in commissione trasporti, si limita a dire che «è un momento troppo delicato per la vita del porto e quindi dell'economia dell'intero Nordest per fare dichiarazioni, ci sono partite aperte sulla gestione del porto commerciale, sulle navi passeggeri e sulla presidenza dell'autorità portuale oltre al problema della conca di navigazione e dell'accessibilità portuale bloccata dal Mose».

D'altro canto a Venezia c'è chi è convinto sia sostenuto dalle compagnie che vogliono portare le



DEPUTATO
Michele
Mognato (Pd)
componente
della
commissione
Trasporti
della Camera

navi da crociera a Porto Marghera e si sono da poco comprate una buona fetta della Vtp venduta dalla Regione. Pino Musolino parla quattro lingue e da cinque anni lavora all'estero, prima in Belgio e da pochi mesi a Singapore. Non può essere semplicemente che Delrio lo abbia scelto per le sue competenze?

Quando era a Venezia, si dice che lo scomparso Walter Vanni, numero uno del Pd, lo apprezzasse e che invece fosse entrato in rotta di collisione con gli altri vertici del partito, da Zoggia a Mognato. Perché poi Pino se n'è andato all'estero? Assieme a Trabucco, Scaramuzza e Rosteghin, aveva vinto un concorso in Provincia, quando era guidata da Davide Zoggia, e venne assunto dopodiché, quando Francesca Zaccariotto vinse le elezioni, ebbe la possibilità di lavorare a Bruxelles sempre per la Provincia e poi si licenziò per seguire la sua vocazio-

ne nel settore marittimo internazionale, avviando la liquidazione qualche tempo dopo anche della Imexsteel Srl nel settore materiali ferrosi, società mestrina che possedeva con Giovanni Musolino che a sua volta aveva anche la Shiptech Srl, nel settore navale, fallita nel 2011. Così è da cinque anni all'estero ma a Venezia ha lasciato la sua passione politica e sociale: è stato tra gli animatori della cooperativa sociale "Il Cerchio" che opera anche all'interno della Torre Massimiliana di Sant'Erasmo; era con l'associazione "40xVenezia", per la crescita di Venezia fuori dalla monocultura turistica e per valorizzare i quarantenni di solito ignorati dalla politica, quando i vigili sequestrarono uno striscione durante una manifestazione e lui fu tra quelli che ne pretesero la restituzione. E il sindaco cosa ne penserà di un simile attivista? Il ministro Delrio gli disse il nome di Musolino il 7 novembre quando venne all'aeroporto, pare che non ne fu subito entusiasta ma forse perché non lo conosceva. (e.t.)

L'INTERVISTA / Parla il manager scelto da Delrio

Il candidato-presidente «Il Porto? Sono un tecnico ho i titoli per guidarlo»

Manuela Lambertini

VENEZIA

Giudecchino doc, nato a Venezia il 20 marzo del 1978, Pino Musolino attende la conferma ufficiale della nomina alla presidenza del sistema portuale di Venezia e Chioggia. Già tre settimane fa circa, il giovane veneziano, che attualmente vive e lavora a Singapore, aveva avuto un colloquio via Skype con il ministro Delrio. Musolino ha una laurea in giurisprudenza a Bologna con una tesi di laurea dal sapore veneziano, intitolata "Problemi e soluzioni relativi allo sviluppo infrastrutturale del Porto di Venezia". Ha poi conseguito un master in diritto commerciale internazionale in Inghilterra ed è specializzato in diritto marittimo. Ha vissuto in Belgio, ad Anversa, dal 2011 fino a maggio di quest'anno, lavorando per il più grande studio di "maritime recovery agents" del mondo, servendo la quasi totalità degli assicuratori cargo del Belgio, come consulente legale soprattutto per quanto riguarda la gestione dei reclami e i rischi marittimi. A maggio si è trasferito a Singapore dove lavora al quartier generale di Hapag-Lloyd, la quarta compagnia portacontainer più grande del mondo. Come lui stesso tiene a sottolineare, non ha

fatto l'esame di Stato e non è iscritto all'Albo degli avvocati. A Venezia viene ricordato perché ha bazzicato in politica ed è stato consigliere della Municipalità tra le fila del Pd. Parla correntemente quattro lingue (inglese, spagnolo, olandese e francese), da un mese è diventato papà di Leone, che ha avuto dalla moglie finlandese Taru. Il curriculum per la presidenza all'autorità portuale veneziana lo ha presentato anche su stimolo di molti amici e conoscenti, dichiarandolo con un post aperto su Facebook.

Musolino, se l'aspettava?

«Leggendo le caratteristiche richieste, ho pensato di poter avere l'opportunità di essere considerato ed effettivamente così è stato. Penso che la valutazione sia stata fatta sulla base dei curricula e sulla congruità di questi. Sono e rimango un tecnico. Ho lavorato sodo e ancora lo faccio ogni giorno per costruire una professionalità specifica e internazionale».

C'è chi ha accolto con stupore l'indicazione del suo nome, ma tanti veneziani che la conoscono hanno manifestato soddisfazione...

«In questi anni passati all'estero ho cercato di costruire una professionalità nell'ambito della navigazione internazionale, acqui-

sendo conoscenze e competenze in contesti sempre più complessi. Confesso però che il mio sogno è sempre stato quello di poter tornare a dare un contributo alla mia città e al mio Paese mettendo a disposizione quando acquisito a livello internazionale. Se adesso davvero fosse possibile, ne sarei onorato, rimanendo al tempo stesso perfettamente consapevole di tutta la responsabilità che la carica comporta».

In attesa della sua ufficializzazione ci sono dei temi sul tappeto: Tresse, off shore, navi dentro o fuori dal Bacino, porto commerciale...

«Ho studiato con attenzione i vari temi ma, visto che sono ancora solo un candidato, per il grande rispetto che porto alle istituzioni aggiungo solo che penso sia necessaria una grande conoscenza, una approfondita analisi, una marcata capacità di ascolto e di coniugare i vari e articolati interessi in gioco, prima di prendere decisioni che avranno significativi effetti sulle generazioni a venire».

E per quanto riguarda il rapporto con le istituzioni locali?

«Se sarò confermato sarebbe mio dovere mantenere e costruire rapporti proficui con tutti gli altri rappresentanti istituzionali e con i corpi intermedi della società».

IL CONTATTO

Lunga telefonata via Skype con il ministro

NICOLA PELLICANI

«Sì alle grandi navi a Marghera, ma non a danno dello scalo commerciale»

Marghera sì ma non al posto del porto commerciale. Altrimenti diventa come il gioco delle tre carte: un mese fa il ministro Delrio aveva annunciato 120 milioni di euro per l'area Montesindial, che è la parte di terraferma del progetto porto Offshore, e



OPPOSIZIONE Nicola Pellicani

l'altro ieri alla Camera ha detto che quell'area potrebbe diventare un nuovo porto per le grandi navi.

Così anche il consigliere del Pd Nicola Pellicani che, andando anche contro i suoi colleghi di partito, è stato

uno dei primi a sostenere la necessità di spostare le navi da crociera a Marghera, oggi mette le mani avanti e afferma che «non possiamo uccidere il porto commerciale per fare posto al terminal crociera. Va

sviluppato un progetto che consenta a Venezia di mantenere e sviluppare sia i traffici commerciali che il traffico crocieristico, salvaguardando anzitutto l'occupazione» aggiungendo, per chiarire, che «le risorse già destinate allo sviluppo della logistica non possono essere dirottate altrove».

Pellicani pensa all'area industriale abbandonata di Bagnoli per la quale il Governo ha varato un progetto speciale «e lì ci sono solo 200 ettari. Marghera ne ha 2 mila di ettari e lo Stato deve fare uno sforzo adeguato perché quest'area è importante non solo per Venezia ma per tutto il Nordest».

L'associazione AmbienteVenezia va anche oltre accusando il ministro Delrio di avallare «progetti inesistenti o già bocciati dagli organi tecnici statali; progetti mai presentati ma voluti dalle lobby della crocieristica (MSC e Costa) che, dopo aver acquisito quote azionarie in Vtp, ora chiedono di avere mano libera in alcune zone di Porto Marghera per far arrivare le grandi navi da crociera». (e.t.)

© riproduzione riservata

IL BLUEPRINT

Merlo-Signorini vertice con Piano

MASSIMO MINELLA

LASCIA il ministero dei Trasporti a un anno dalla sua prima nomina e a pochi giorni dalla conferma nel ruolo di consigliere Luigi Merlo, dopo aver incontrato insieme al presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini l'architetto Renzo Piano a Punta Nave per il Blueprint, annuncia il suo addio al dicastero durante la presentazione della mostra sull'emigrazione italiana in Argentina riaperta ieri al Museo della Lanterna.

IL SERVIZIO A PAGINA XI

Vertice a Punta Nave Signorini e Merlo a casa di Renzo Piano per il Blue Print

L'ex presidente dell'Autorità portuale lascia
l'incarico di consulente del ministro Delrio

MASSIMO MINELLA

LASCIA il ministero dei Trasporti a un anno dalla sua prima nomina e a pochi giorni dalla conferma nel ruolo di consigliere.

Luigi Merlo, dopo aver incontrato insieme al presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini l'architetto Renzo Piano a Punta Nave per una valutazione congiunta sul Blueprint, annuncia il suo addio al dicastero durante la presentazione della mostra sull'emigrazione italiana in Argentina riaperta ieri al Museo della Lanterna.

È proprio lui, il consigliere del ministro Graziano Delrio, riconfermato nella nuova squadra del governo Gentilo-

ni, a spiegarlo nel suo saluto introduttivo, davanti a una rappresentanza della comunità portuale e della città: «Con l'approvazione della legge di riforma portuale, la definizione ormai imminente dei decreti attuativi, la nuova governance delle Autorità di Sistema Portuale considero terminato il mio lavoro», ha detto Merlo.

A tre giorni dal Natale, Merlo si ritaglia una giornata tutta genovese dedicata al porto di Genova.

In mattinata, insieme al presidente dell'Autorità di sistema Paolo Emilio Signorini sale a Punta Nave, a Vesima, nello studio dell'architetto Renzo Piano per parlare ancora una volta di Blueprint.

Per Signorini è un debutto

assoluto, utile a confermare tutto l'interesse per il disegno blu del nuovo waterfront di levante, come spiegato proprio ieri dal presidente dell'Authority nell'intervista a Repubblica.

Un progetto di questo tipo non può certo fermarsi a una pianificazione locale, spiega Signorini, ma chiama in causa anche il potere centrale, il governo e in particolare il ministero dei Trasporti. Ci sono, al suo interno, scelte fondamentali non solo per Genova e la Liguria, ma per l'intero Paese, se si parla di nautica e di riparazioni navali, segmenti fondamentali del made in Italy su cui dev'essere l'Italia a scommettere.

E si parla di l'orre Piloti nella nuova realizzazione previ-

sta proprio da Piano: «Investimento necessario per garantire adeguata sicurezza al maggiore porto d'Italia nella consapevolezza che lavorare all'interno del porto richiede elevati standard di protezione per le persone come dimostrato anche dalle recenti tra-

gedie sul lavoro in alcuni scali italiani».

Merlo ascolta e condivide, ribadendo la massima volontà del governo a sostenere il piano come dimostrano peraltro i 28,5 milioni di euro pubblici già assegnati, poi si sposa ai piedi della Lanterna, simbolo di una città portuale che vuole rilanciarsi in fretta, per la mostra che ricorda quando i migranti eravamo noi.

Morti in porto: si possono evitare

Mi rattrista la notizia della morte di un nostromo filippino accaduta sabato notte per l'improvviso sgancio di una cima da una nave che veniva addossata alla banchina. Sono partecipe del grandissimo dolore della famiglia e dei suoi compagni di lavoro. La morte per quella sorta di accidente, la sciabolata di un cavo in tensione che si stacca da una delle sue sedi, è -purtroppo- un classico della vita sulle navi e nei porti. L'attenzione dell'operatore uomo è essenziale. Altrettanto essenziale dovrebbe essere la perfetta manutenzione di tutte le attrezzature tecniche a bordo e a terra. Occorre però far appello alle nuove tecnologie di attracco delle navi di cui da noi poco si sa ed ancor meno si parla e che pian piano si sta diffondendo anche nel nostro Mediterraneo. Vedasi il porto di Beirut. Alle porte di Milano (!) ha sede un'azienda che produce su licenza delle apparecchiature che eliminano il famoso "caccia a cimma!"

" che conoscono i nostri portuali. Si tratta di incastellature meccaniche sui margini della banchina, con comandi e collegamenti satellitari, che supportano delle grosse ventose che si appoggiano alla fiancata della nave e la trattengono ferma alla banchina con un semplice vuoto pneumatico. Le incastellature seguono il movimento dell'onda e della marea per cui la nave rimane sempre attraccata al proprio punto d'ormeggio. Il sistema ha il vantaggio di eliminare il lancio ed il volo di cime e di cavi nave -terra, trazioni a bordo. Occorre avere il coraggio di cominciare ad adottarle. Anche a Genova.

Terzo valico, porto di Genova sorvegliato speciale

L'opera finisce sotto la revisione del ministero. Romano: Ma il progetto non è in discussione. A fine anno la prima riunione del board

GENOVA. Preoccupati per due colli di bottiglia. Anzi, co medice la commissaria al Terzo valico Iolanda Romano, due tappi, a monte e a valle.

È il motivo per cui anche il Terzo valico finisce sotto la lente della project review, l'attività di monitoraggio dei cantieri e delle opere che la struttura di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha cominciato a mettere in campo. In discussione non ci sono i 53 chilometri del tracciato, ma è necessario migliorare nei terminali a Nord e a Sud dell'opera ferroviaria, il collegamento con Milano e Torino e la parte relativa al porto di Genova. Ed è su questi due nodi che si concentrerà la revisione: Non sarà rivista l'opera nel suo complesso spiega ancora la commissaria (ieri ospite dell'assemblea di Transpadana a Genova nella sede di Confindustria) ma faremo attenzione alle criticità. Per questo adesso nello staff della Romano è entrato Andrea Debernardi, ingegnere che fa parte della struttura di missione del ministero dei Trasporti: Non toccheremo l'assetto dell'opera, ma que sto non significa che il panorama sia totalmente tranquillizzante:

alcuni elementi dell'opera sono datati - continua l'esperto - Il progetto è di 20 anni fa e la project review ride finirà lo scenario strategico.

Alcuni aspetti vanno rivisti.

D'altro canto anche gli altri corridoi europei sono stati rivisti. E sui due punti agli estremi della ferrovia, si stanno concentrando le analisi: A valle (il porto di Genova, ndr) non vogliamo trovarci sorprese. Ad oggi non possiamo escluderle. Perché? Posso dire che ci stiamo lavorando. I risultati saranno presentati al ministro Delrio a gennaio, e prima è previsto anche un incontro con gli operatori portuali: Tutti devono adeguarsi all'opera e il sistema industriale deve poter usufruire dell'opera: oggi non è sempre così. Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale che comprende gli scali di Genova e Savona, è già stato allertato e starebbe già lavorando al problema: D'altro canto se l'Olanda e la Svizzera decidono di andare a Milano per proporsi, è perché hanno iniziato negli anni '90 la politica di sviluppo delle merci su ferrovia. L'Italia è più indietro: Delrio ha proposto la cura del ferro, ma siamo in tempi recenti. Per questo anche Ugo Salerno, il delegato di Confindustria alle infrastrutture, sentenzia: Con quest'opera mettiamo in con GENOVA. La prima riunione del comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale potrebbe avvenire l'ultimo giorno dell'anno. L'

-segue

ipotesi è circolata ieri a Palazzo San Giorgio. Manca però ancora il nome del componente designato dal Comune di Genova. Marco Doria prende tempo, ma Mauro Vianello rimane in vantaggio.

dizione il proto di Genova di essere competitivo con quelli del Northern Range.

La parola revisione non deve spaventare - spiega la Romano- Vogliamo anticipare i problemi e risolverli. In Regione non sono ancora stati presentati, anche in parte, i risultati della revisione di alcuni pezzi del progetto. Il Terzo valico rimane comunque sostanzialmente in tempo rispetto al programma: la tempesta giudiziaria sul Cociv avrebbe spostato l'asticella di fine lavori solo di qualche settimana che comunque contiamo di recuperare ed entro fine gennaio, anche sul fronte delle maestranze dovremmo riuscire a risolvere i problemi e quindi a procedere. Quindi rimane la data del 2021, mentre l'anno prossimo dovrebbe essere quello decisivo per l'avvio dei cantieri anche del quarto lotto - recentemente approvato dal Cipe - e per la ripresa del nodo di Genova: la Romano è in pressing su Rfi che spera di riavviare i lavori nel 2017. Anche se tempi certi si avranno solo a gennaio. In totale lo stato di avanzamento dei lavori del Terzo valico è pari al 15% -spiega ancora la commissaria - ma l'anno prossimo sarà quello di svolta. Contiamo di raddoppiare anche il numero di lavoratori di altre 2 mila unità, per un totale di oltre 4 mila. Il finanziamento dell'opera è assicurato per il 60% e i cantieri sono 50, compreso quello di Cravasco, ora fermo al palo. Riprenderemo presto i lavori.

Quel cantiere è una best practice. Le analisi hanno confermato che dal punto di vista ambientale i livelli di amianto sono molto confortanti, al di sotto di tutti i limiti di legge.

E sempre su questo fronte, ieri è stato annunciato che l'Osservatorio ambientale trasloca ad Alessandria.

Terzo valico, sotto la lente del ministero le opere portuali / FOCUS

Genova - È il motivo per cui anche il Terzo valico finisce sotto la lente della *project review*.

Genova - Preoccupati per due colli di bottiglia. Anzi, come dice la commissaria al Terzo valico Iolanda Romano, «due tappi, a monte e a valle».

È il motivo per cui anche il Terzo valico finisce sotto la lente della *project review*, l'attività di monitoraggio dei cantieri e delle opere che la struttura di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha cominciato a mettere in campo. **In discussione non ci sono i 53 chilometri del tracciato, ma «è necessario migliorare» nei terminali a Nord e a Sud dell'opera ferroviaria, «il collegamento con Milano e Torino e la parte relativa al porto di Genova».** Ed è su questi due nodi che si concentrerà la revisione: «Non sarà rivista l'opera nel suo complesso» spiega ancora la commissaria (ieri ospite dell'assemblea di Transpadana a Genova nella sede di Confindustria) «ma faremo attenzione alle criticità». Per questo adesso nello staff della Romano è entrato Andrea Debernardi, ingegnere che fa parte della struttura di missione del ministero dei Trasporti: «Non toccheremo l'assetto dell'opera, ma questo non significa che il panorama sia totalmente tranquillizzante: alcuni elementi dell'opera sono datati - continua l'esperto - Il progetto è di 20 anni fa e la *project review* ridefinirà lo scenario strategico. **Alcuni aspetti vanno rivisti. D'altro canto anche gli altri corridoi europei sono stati rivisti**». E sui due punti agli estremi della ferrovia, si stanno concentrando le analisi: «A valle (il porto di Genova, ndr) non vogliamo trovarci sorprese. Ad oggi non possiamo escluderle. Perché? Posso dire che ci stiamo lavorando».

-segue

I risultati saranno presentati al ministro Delrio a gennaio, e prima è previsto anche un incontro con gli operatori portuali: «Tutti devono adeguarsi all'opera e il sistema industriale deve poter usufruire dell'opera: oggi non è sempre così». **Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale che comprende gli scali di Genova e Savona, è già stato allertato e starebbe già lavorando al problema:** «D'altro canto se l'Olanda e la Svizzera decidono di andare a Milano per proporsi, è perché hanno iniziato negli anni '90 la politica di sviluppo delle merci su ferrovia». L'Italia è più indietro: Delrio ha proposto la cura del ferro, ma siamo in tempi recenti. Per questo anche Ugo Salerno, il delegato di Confindustria alle infrastrutture, sentenzia: «Con quest'opera mettiamo in condizione il porto di Genova di essere competitivo con quelli del Northern Range».

«La parola revisione non deve spaventare - spiega la Romano - Vogliamo anticipare i problemi e risolverli». In Regione non sono ancora stati presentati, anche in parte, i risultati della revisione di alcuni pezzi del progetto. **Il Terzo valico rimane comunque sostanzialmente in tempo rispetto al programma: la tempesta giudiziaria sul Cociv avrebbe spostato l'asticella di fine lavori solo di qualche settimana «che comunque contiamo di recuperare ed entro fine gennaio, anche sul fronte delle maestranze dovremmo riuscire a risolvere i problemi e quindi a procedere».** Quindi rimane la data del 2021, mentre l'anno prossimo dovrebbe essere quello decisivo per l'avvio dei cantieri anche del quarto lotto - recentemente approvato dal Cipe - e per la ripresa del nodo di Genova: la Romano è in pressing su Rfi che spera di riavviare i lavori nel 2017. «Anche se tempi certi si avranno solo a gennaio. In totale lo stato di avanzamento dei lavori del Terzo valico è pari al 15% - spiega ancora la commissaria - ma l'anno prossimo sarà quello di svolta. Contiamo di raddoppiare anche il numero di lavoratori di altre 2 mila unità, per un totale di oltre 4 mila».

Il finanziamento dell'opera è assicurato per il 60% e i cantieri sono 50, compreso quello di Cravasco, ora fermo al palo. «Riprenderemo presto i lavori. Quel cantiere è una *best practice*. Le analisi hanno confermato che dal punto di vista ambientale i livelli di amianto sono molto confortanti, al di sotto di tutti i limiti di legge». E sempre su questo fronte, ieri è stato annunciato che l'Osservatorio ambientale trasloca ad Alessandria

Spinelli, è operativa la nuova gru

Genova - La portata massima è di 150 tonnellate: è la nona gru del terminal.

Genova - È già operativa la nuova gru del terminal Spinelli. La portata massima è pari a 150 tonnellate, lo sbraccio è di 56 metri, l'altezza fine corsa di 38 metri, e può arrivare tra le 17/18 row a seconda della nave da operare. Le altre caratteristiche: la portata con spreader in single è di 45 tonnellate (attualmente 41 tonnellate, ma sarà modificato come da contratto), in twin 2 X 30 tonnellate. La velocità dell'organo è di 101 m/min fino a 13 ton., 46 m/min fino a 46 ton; la velocità del braccio 85 m/min, il peso complessivo 600 tonnellate e la potenza pari a 1.100 kW. È la nona gru del terminal.

PROBLEMI ieri mattina nel ponente genovese per l'interruzione delle attività portuali al Vte a ...

PROBLEMI ieri mattina nel ponente genovese per l'interruzione delle attività portuali al Vte a causa del vento. I Tir sono rimasti bloccati sulle banchine, provocando, a catena, lunghe code, dai varchi fin oltre i caselli autostradali. Decine e decine di mezzi pesanti diretti allo scalo si sono così incolonnati sull' A7, sull' A26 e sull' A10. Autostrade per l' Italia ha quindi chiuso i caselli di Pegli e Voltri, deviando per quanto possibile il traffico di auto e moto altrove. La situazione è tornata alla normalità a partire dalle 10.30 quando al Vte sono riprese le attività.

Ravenna: Alessandra Romagnoli nominata nel Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale

(FERPRESS) – Ravenna, 22 DIC – Alessandra Romagnoli, Professoressa Associata per il settore scientifico disciplinare IUS-06 (Diritto della Navigazione) nella Scuola di Giurisprudenza dell'Università di Bologna, con cattedra presso il campus di Ravenna, è stata designata dal sindaco Michele de Pascale come componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale (già Autorità Portuale di Ravenna), in virtù della comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

“Ringrazio la professoressa Romagnoli per la sua disponibilità – ha commentato il sindaco Michele de Pascale -, rappresenterà l'Amministrazione comunale di Ravenna in seno all'Comitato di Gestione portuale portandovi una delle più alte competenze presenti nell'Università di Bologna nell'ambito del diritto della navigazione e dei trasporti. La professoressa Romagnoli possiede grande esperienza nel settore, comprovata anche dalle numerose pubblicazioni riguardo agli aspetti più salienti di azione dell'Autorità portuale. Questa nomina intende anche andare nella direzione di rafforzare il legame tra territorio, Università di Bologna e Autorità portuale.

Una figura con un rapporto di fiducia molto forte con l'amministrazione comunale – continua il sindaco – che unisce competenza, professionalità e soprattutto indipendenza, a tutela esclusiva dell'interesse generale della comunità portuale ravennate”.

PORTO » LO SCONFITTO NELLA CORSA PER PALAZZO ROSCIANO

«Deluso? No, ma serve una svolta su Authority e maxi-Darsena»

Luca Becce (Tdt), dopo la designazione di Corsini, insiste sull'importanza dei manager (e della collaborazione) nel governo delle banchine. E si arrabbia contro chi gli sbarra il passo accusandolo di conflitto di interessi

di **Mauro Zucchelli**
di LIVORNO

«Deluso io? Figuriamoci, e nemmeno triste o arrabbiato. Se prendo la parola non è per togliermi sassolini o sassoloni dalla scarpa ma per cercare di offrire un punto di vista utile a evitare che certi errori si ripetano». Eppure di motivi per infuriarsi potrebbe avercene Luca Becce: 57 candeline oggi sulla torta di compleanno, manager savonese del gruppo Gip guidato da Luigi Negri, che a Livorno è al timone di tre realtà-chiave in porto come la Tdt, la Cilp e l'Alp: arrivato fin sulla soglia di Palazzo Rosciano con l'intesa pressoché raggiunta fra ministro e governatore, in extremis stoppato e messo da parte per dare la portualità livornese in mano a un ingegnere romano, alto funzionario di Palazzo Chigi.

Per mesi lei è stato in pole position per la nomina all'Authority ora fa solo buon viso a cattivo gioco...

«Non mi piace affatto dar l'idea né di quello che minaccia sfracelli né di quello che, siccome non è riuscito a farcela a prendere l'uva, dice che era acerba. Vorrei provare a impostare una riflessione che sia utile, non dar sfogo a chissà quale mal di pancia: dico solo che non si può dire ai quattro venti che si vuol puntare su una leva di manager e poi tenerci a bagnoniaria per mesi, questo la politica deve capirlo».

Si è fatto un gran parlare di reclutare manager e poi, non solo a Livorno, si è formata una squadra soprattutto di alti funzionari pubblici...

«Non sono stato nominato io ma è stata una esperienza bellissima: ho avuto tanti di quegli attestati di stima che neanche mi sarei aspettato. Ma

ho potuto mantenere la disponibilità personale per sei mesi perché sono fortunato: il gruppo per il quale lavoro me lo ha consentito».

Diciamolo con franchezza: gliel'ha consentito anche perché avrà pensato che gli conveniva. Non è un segreto che chi voleva impallinarla insisteva sul rischio di conflitto d'interessi: lei è alla guida del principale terminal contenitori e il leader del gruppo, Luigi Negri, ha detto chiaramente che è interessato alla Darsena Europa.

Questa del conflitto d'interessi è l'unica argomentazione che mi fa arrabbiare. Io sono un manager alle dipendenze del gruppo Gip. Se mi dimetto e me ne vado a lavorare per qualcun altro, forse mi porto dietro la targa "Gip"? Prima lavoravo per il gruppo Orsero: forse in Gip faccio gli interessi di Orsero? Ma che idea del lavoro di un manager è questa? Nel momento in cui mi dimetto sono un uomo libero e stop».

Delle due l'una: se si cercano le competenze di chi è nella trincea dell'operatività portuale, si finisce sempre per battere il naso in esponenti delle imprese e il conflitto d'interessi c'è sempre. Oppure ci si rivolge a professori universitari o alti funzionari pubblici...

«Il problema esiste ma la politica deve affrontarlo, altrimenti non resta che affidarsi ad accademici o, com'è il caso concreto di questa fase, alla dirigenza della macchina amministrativa pubblica. Io dico che i dirigenti pubblici non possono essere l'unico punto di riferimento. Comunque, sia chiaro che al nuovo vertice dell'Authority darò tutta la collaborazione possibile e immaginabile: è quel che facciamo da quando noi di Gip siamo arri-

vati in Darsena Toscana, ci interessa creare collaborazione anziché scontri».

Bel pistolotto natalizio pieno di buone intenzioni. Poi ciascun amministratore delegato se ne sta solo sul cuor del terminal trafitto da conti, sconti e percentuali: ed è subito concorrenza selvaggia...

(Becce fruga in una cartelletta, poi squaderia un documento: arriva da Feport, l'organizzazione dei terminalisti europei). «Questo è l'atto di nascita dell'associazione fra i cinque principali terminalisti mondiali e il porto di Rotterdam. Nasce per interloquire con gli armatori, ma su un piano alla pari: senza limitarsi ad aspettare di essere comprati dai grandi armatori, far crescere il ruolo autonomo dei terminali».

Lei guarda agli scenari mondiali, poi la realtà concreta è che qui davanti c'è la vasca di colmata che si spera diventi la Darsena Europa, ma...

«La maxi-Darsena è un traguardo possibile non solo se le procedure stanno sui binari giusti: è indispensabile anche lo sforzo congiunto della comunità portuale. Non fatevi ingannare dall'idea di un terminal contenitori in più: l'espansione a mare serve sì per spostare il terminal contenitori in una zona che lo liberi dai problemi relativi ai limiti di pescaggio, larghezza e lunghezza delle navi. Ma non è solo quello: è soprattutto una espansione a mare che rappresenta il modo per dare risposta alla fame di spazi che la crescita dei traffici fa emergere in porto».

Tradotto: non è solo un polo container in più ma un'idea più complessiva di porto...

«E per farcela a realizzarla c'è bisogno di una regia. E di una comunità. Ci sono sì tutte le problematiche tecniche rela-

tive alla procedura di gara ma c'è soprattutto una svolta del porto nel suo insieme».

Al nuovo vertice dell'Authority cosa chiede?

«Idee. Capacità di regia».

E lei cosa intende metterci?

«La più completa collaborazione attiva, senza reticenze».

Lei sta disegnando un porto un po' troppo del sottobanco: collaboriamo, costruiamo insieme, eccetera. Poi in concreto la sua Tdt e il suo diretto concorrente Lorenzini si soffiano i clienti...

«Non c'è nessunissima volontà di farsi la guerra deprezzando il lavoro a suon di ultrasuoni».

In realtà, Masc ha portato via il servizio Sud America da Tdt e l'ha affidato a Lorenzini...

«Lorenzini aveva venduto una parte delle proprie quote a Masc, che ha scelto di concentrare i propri container nel terminal di cui è socio».

"Radio banchina" dice anche che è stata la reazione al fatto che gli avevate portato via Cma...

Chiariamoci una volta per tutte: non abbiamo soffiato niente. Tutto deriva dalla rottura dell'alleanza P3 nel 2013, Cma resta esclusa e un mese più tardi viene da noi. Non abbiamo strappato clienti con pratiche furberie tant'è vero che il negoziato è andato avanti un anno e solo nel maggio scorso abbiamo accolto i traffici Cma. Ed è il primo caso in cui Tdt ha preso un traffico che era di un altro terminal livornese. Tutti gli altri ce li siamo andati a cercare da soli e sono sta-

- segue

ti traffici aggiuntivi. Basti dire che nel 2013 e nel 2014 eravamo ben al di sotto del mezzo milioni di teu, lo scorso anno siamo arrivati a 588mila e quest'anno chiuderemo a 630mila. Invece lo spostamento di quel servizio Sud America, deciso da Msc e non da Lorenzini, farà

perdere a Livorno nel suo complesso 30mila teu di transhipment».

Pare l'inizio dell'ennesima guerra sulle banchine.

«Nient'affatto. È un incidente di percorso. Ma bisogna capire che il Prg esiste se è rispettato e, come accade in una via o in una piazza della città, dice cosa si può e cosa non si può fare. Se il Prg c'è ma non viene fatto rispettare è come se non ci fosse».

Ripeto: venti di guerra? ma contro chi?

«Quando il mio gruppo è ar-

rivato a Livorno ha trovato un ricorso al Tar contro la concessione Lorenzini: l'abbiamo ritirato. Così come non abbiamo mosso un dito contro la delibera sullo scambio di aree che avrebbe avvantaggiato un altro operatore. Lo capisce chiunque che non vogliamo un clima di guerra. Con Sintermar abbiamo costruito una soluzione per l'area in radice della Darsena Toscana, abbiamo messo risorse in Alp. E i nostri 307 addetti attuali sono cento in più rispetto al piano d'impresa, idem gli investimenti quota

105 milioni. Ora siamo in linea anche con i traffici...».

Ma il numero uno del vostro gruppo, in una intervista, ha annunciato la cessione di quote a fondi di investimento. State per uscire di scena? E la Darsena Europa?

«Il gruppo punta a un grandissimo impegno negli investimenti: parliamo di 300 milioni in Darsena Europa a Livorno e 150 per Bettollo a Genova. Non è un tirarsi indietro, anzi la trattativa per far entrare fondi di investimento nasce proprio per stare in campo, non per uscirne».



Luca Becce, amministratore delegato di Tdt (ma anche di Cgil e Alp): alle spalle le gru della Darsena Toscana

“ I maxi terminal mondiali si alleano per non farsi divorare dagli armatori. Macché guerra contro Lorenzini ma che autogol per Livorno i traffici spostati da Msc

LA CITTÀ E IL PORTO

PIANO REGOLATORE
PER IL MANAGER BECCE IL PUNTO
DI RIFERIMENTO È RAPPRESENTATO
DAL PIANO REGOLATORE PORTUALE

«Ecco cosa ci aspettiamo da Corsini» Becce perde l'Authority ma non si arrende

Intervista all'ex candidato alla presidenza di Palazzo Rosciano

- LIVORNO -

L'AUTORITÀ di sistema portuale Livorno/Tiombino ha il suo presidente designato, l'ingegner Stefano Corsini: dunque la lunga, sner-
vante attesa dovrebbe essere finita. Quello che è certo è che per gli imprenditori del porto si sta per voltare pagina. E c'è chi esprime la speranza che la mancata occasione di vedere espressa una presidenza del territorio serva da lezione per ritrovare una "unità d'intenti co-



**Vicenda
non piacevole**

L'elemento positivo, in questa non piacevole vicenda, è che mi è stata riconosciuta tanta stima

me comunità" sia imprenditoriale che politica.

Luca Becce (nella foto), amministratore delegato e direttore generale del Terminal Darsena Toscana ha accettato di affrontare il tema del domani per il porto. Da ex designato alla guida dell'AdSP, tenuto per tre mesi a bagnomaria dalla politica, ci aspettavamo che sparisse a palle incatenate. Invece la sua amarezza che certo non può mancare: se la tiene ben celata in profondo. E anzi, considera l'episodio presidenza come una lezione da cui trarre positività. «Sia chiaro: chiudo il discorso sul dettaglio che mi era stata chiesta la disponibilità e con l'autorizzazione dei nostri azionisti io l'ho data. L'elemento positivo, in questa non piacevole vicenda, è che mi sono arrivate tante manifestazioni di

stima e di apprezzamento anche da chi non avrei mai pensato».

«PROPRIO in queste ore comincio sui temi concreti la sua dichiarazione il dottor Becce: si è costituita a livello dei cinque network mondiali del terminalismo una associazione, guidata dal **Porto di Rotterdam** che si propone di affrontare in un'ottica di sistema i grandi gruppi armatoriali con le loro esigenze di gigantismo e di servizi. Con alla guida e la lezione dovrebbe essere capita: Crudo che sia un esempio da trasferire, in piccolo, anche all'interno dei singoli porti, a cominciare dal nostro. Il senso è che divisi non si va lontano: occorre davvero lavorare insieme, anche strutturandoci in comunità di operatori, per con-

tribuire alla crescita del "sistema porto" facendo prevalere l'interesse generale rispetto alla difesa dei singoli, limitati arroccamenti».



**Proposte
e progetti**

Dal nuovo presidenteci aspettiamo che porti idee all'interno delle linee dalla pianificazione

arrivo: sottolinea proprio perché c'è una linea-guida tracciata, che deve essere attuata e valorizzata. La nostra proposta è di costituire una vera e propria "comunità livornese degli operatori" che sappia esprimersi collegialmente, affiancando il nuovo presidente e aiutandolo a governare il processo di crescita dello scalo. Dal nuovo presidente: continua ancora: ci aspettiamo che porti idee, concrete e realizzabili, all'interno delle linee tracciate dalla pianificazione, che non può né deve essere stravolta su pressioni piccole o grandi. Una Comunità portuale deve poter guardare al domani, valorizzando quello che funziona bene e aiutando a difendere il sistema con l'impegno prima di tutto degli imprenditori».

A.F.

LA PROSPETTIVA

«Dobbiamo creare una comunità livornese degli operatori»

tribuire alla crescita del "sistema porto" facendo prevalere l'interesse generale rispetto alla difesa dei singoli, limitati arroccamenti».

PER BECCE, questa linea è fondamentale per il futuro prossimo di Livorno, anche e specialmente in vista del grande progetto della piattaforma Europa. Che metterà in moto non solo grandi opportunità per i traffici containers, ma anche e specialmente una rivisitazione del porto, con nuovi spazi liberati per i traffici che oggi soffrono di più, i ro/ro e i ro/pax. «E con un

LO SFOGO IL MANAGER TIRA LA STOCATA AI POLITICI E ALLE ISTITUZIONI PER COME È STATA GESTITA QUESTA VICENDA

«Operatori mortificati dagli scontri fra le bande politiche»

C'È UNA VISIONE da manager portuale che travalichi gli ultimi avvenimenti- anche quelli macroscopicamente negativi- sulla "governance" e si apra a un futuro positivo? Luca Becce, nella sua lunga chiacchierata di ieri, ce ne ha proposta almeno una.

«Premetto che non mi porto dietro amarezze né risentimenti- prova a farci credere- ma devo ricordare che la riforma portuale nasceva con la corretta visione del ministro Delrio di affidare i porti a manager preparati e ben addentro alle loro problematiche concrete; mentre quanto sta maturando sembra avallare invece certe incursioni della politica che preoccupano molti. Tuttavia credo fondamentale oggi guardare al futuro. Ci è stato promesso un coordinamento centrale presso il ministero, perché le esigenze delle 15 autorità non collidano ma anzi si coordinino per dare al sistema Italia un nuovo slancio. Sarà l'ultima occasione, io mi auguro, perché la politica comprenda che le problematiche dei porti, dello shipping e della logistica devono essere affrontate anche con gli operativi, cioè con coloro che conoscono da dentro questo mondo. E il mondo politico, che ha importanti funzioni, non deve arrivare a mortificare il mondo degli operativi, usando per tenerli a bagnomaria in mesi e mesi di scontri di bande. Le istituzioni devono raccogliere la fiducia di chi opera sul campo, ma a loro volta devono avere rispetto e fiducia».

FINE dello sfogo, fatto peraltro con il sorriso sulle labbra. C'è, malgrado tutto, una disponibilità piena di Becce verso il sistema: e sembra di capire anche dei principali managers dei principali ter-

minal italiani. Becce è già al lavoro, e conferma che il GIP di Negri non intende "sganciarsi" dal Terminal Darsena Toscana ma anzi rafforzarsi con nuovi soci di capitale in vista della sfida della piattaforma Europa. Il motto è avanti tutta, perché Livorno non deragli sui particolarismi.

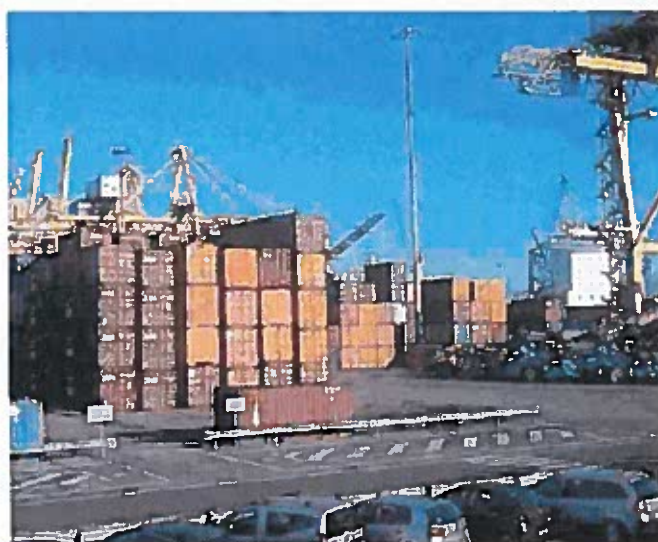
A.F.



Focus

Negri non si sgancia dal Tdt

BECCE conferma che il GIP di Negri non intende "sganciarsi" dal TDT ma anzi rafforzarsi con nuovi soci di capitale in vista della piattaforma Europa



L'OBIETTIVO La sfida lanciata da Becce per rilanciare lo scalo

La scoperta

Reperti nel porto di Napoli, spunta un antico naviglio

Napoli non smette di stupire. Dopo i reperti archeologici rinvenuti durante i lavori di scavo per la metropolitana in piazza Municipio, collocabili nell'epoca preistorica, greca, romana, bizantina, medievale e aragonese, nuovi reperti, recuperati sui fondali del porto, scrivono un'altra pagina della storia della città. Le nuove scoperte - dice Luciano Garella, sovrintendente Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - confermano l'esistenza di un naviglio, risalente al periodo dell'occupazione inglese della città, tra Settecento e Ottocento, così come suggerito da diverse fonti.

Un'operazione condotta in sinergia tra Comune di Napoli, Soprintendenza, Museo Archeologico Nazionale e Autorità di **Sistema Portuale Tirreno** centrale: i risultati delle indagini di recupero dei reperti verranno presentate stamattina alle 10 al Mann dal sindaco Luigi de Magistris, dal Presidente Garella, dall'archeologo della Soprintendenza Enrico Stanco e dalla responsabile del Laboratorio di restauro dell'archeologico Luisa Melillo. La scoperta andrà verificata in tutti i suoi dettagli ma rappresenta un'occasione di valorizzazione e una conferma che il futuro della città è nella sua crescita culturale conclude Garella.

ga. se. RIPRODUZIONE RISERVATA.

Portuali, De Vincenti: «Decreto entro fine anno»

Taranto - La legge di bilancio non ha più previsto risorse per la creazione dell'Agenzia, così il governo sta puntando al piano B dopo il pressing dei sindacati.

Taranto - Intendiamo mettere in sicurezza gli ex lavoratori della Taranto container terminal e di Gioia Tauro con la costituzione dell'Agenzia del lavoro portuale. Entro fine anno contiamo di utilizzare uno strumento come il decreto legge che possa salvaguardare l'occupazione in attesa del rilancio del terminal». Lo ha affermato il ministro per la Coesione territoriale e per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti, che oggi ha presieduto il Tavolo istituzionale per Taranto nel capoluogo ionico. La legge di bilancio non ha più previsto risorse per la creazione dell'Agenzia che dall'1 gennaio 2017 avrebbe dovuto prendere in carico, per riqualificarli professionalmente e rioccuparli, gli oltre 500 lavoratori di Taranto container terminal, ex Evergreen, per i quali a fine anno scade la cassa integrazione ulteriormente prorogata da metà settembre come soluzione ponte in vista, appunto, della costituzione dell'Agenzia. Situazione analoga per Gioia Tauro. **I sindacati hanno chiesto nei giorni scorsi che l'Agenzia sia comunque recuperata in un nuovo provvedimento legislativo. Notizia poi confermata dal vice ministro Teresa Bellanova.** Il ministro De Vincenti ha fatto il punto della situazione sulle risorse stanziare per Taranto e sull'attuazione degli interventi. «Oltre 144 milioni di euro su 882 milioni complessivi - ha detto - sono stati già erogati. Poi sono stati avviati interventi per altri 225 milioni e stiamo finanziando altri interventi: il progetto dell'ospedale San Cataldo, le bonifiche, il risanamento ambientale non solo su mar Piccolo, la piastra logistica e il molo polisettoriale. Passi in avanti sono stati fatti per la valorizzazione ai fini turistici dell'Arsenale della Marina militare e dell'ex banchina torpediniere e c'è una proposta condivisa da Regione Comune per la cosiddetta foresta urbana, ovvero il potenziamento dell'area a verde nel rione Tamburi, a ridosso dell'Ilva». Infine, è stato siglato l'accordo su trasparenza e legalità e per il concorso internazionale di idee per la valorizzazione della città vecchia di Taranto è stata fissata per il 24 marzo 2017 la premiazione dei tre progetti vincenti.

Portuali

Entro fine anno
il decreto
per l'agenzia

••• ROMA. «Intendiamo mettere in sicurezza gli ex lavoratori della Taranto container terminal e di Gioia Tauro con la costituzione dell'Agenzia del lavoro portuale. Entro fine anno contiamo di utilizzare uno strumento come il decreto legge che possa salvaguardare l'occupazione in attesa del rilancio del terminal». Lo ha detto il ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti. Il governo costa così di mettere una pezza alla difficile situazione dei lavoratori portuali di Gioia Tauro e Taranto.

Sardegna: AdSP, si aspetta solo il presidente. Scali uniti per essere competitivi a livello internazionale

(FERPRESS) – Cagliari, 22 DIC – Otto scali in un'unica autorità di sistema portuale: la legge c'è già ma , per il via operativo, bisogna aspettare la nomina del nuovo presidente unico che dovrebbe prendere il posto dei due commissari straordinari attualmente in carica alle due Authority di Cagliari e Olbia.

Il futuro dei porti sardi alla luce della riforma è stato al centro di una lezione-convegno nell'aula magna dell'ex facoltà di Giurisprudenza organizzata dall'Elsa. Tutte le AdSP – come ha spiegato il commissario dell'Authority di Cagliari Roberto Isidori – funzioneranno in stretta relazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dei programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

La creazione di un'unica Autorità di Sistema Portuale per il Mare di Sardegna ha come obiettivo lo sviluppo funzionale dei porti preesistenti in un'ottica di visione sinergica della portualità regionale. Verranno così sfruttati i punti di forza e le peculiarità di ciascun porto per creare un sistema competitivo su scala internazionale.

Isidori ha fatto il punto sui lavori in corso a Cagliari, dalla darsena pescherecci al porto canale. Ma per il decollo sarà necessaria l'interazione tra tutti i porti sardi. Da Olbia, strategica per il traffico passeggeri e per la vocazione diportistica. A Portovome e Porto Torres crescita e sviluppo sono legati anche alle strategie di rilancio o riconversione industriali del territorio. Per quanto riguarda Golfo Aranci, così come per Porto Torres è rilevante il traffico passeggeri sulle tratte di collegamento coi porti nazionali ed esteri (Francia e Spagna).

Il porto di Santa Teresa di Gallura è interessato dai collegamenti con la Corsica e mantiene la propria vocazione diportistica.

E diventa fondamentale anche lo sviluppo del porto di Oristano, dal punto di vista strategico, sia in vista dell'aumento degli scali commerciali previsti, sia per la realizzazione del deposito costiero di GNL utile per il processo di conversione energetica nell'ottica dell'utilizzo del gas metano.

Il futuro dei porti sardi, in attesa del presidente

Cagliari aspetta il presidente, sono otto i porti riuniti nell'Autorità di Sistema portuale che avrà sede nel capoluogo sardo, il via operativo ancora non è arrivato, manca la nomina del nuovo presidente che andrà a sostituire i due commissari straordinari ad oggi in carica nelle due Autorità di Olbia e Cagliari. Si è parlato a Cagliari del futuro dei porti sardi alla luce della riforma, durante il convegno, organizzato da ELSA (European Law Student's Association) svolto nella vecchia sede della facoltà di Giurisprudenza.

Roberto Isidori, commissario dell'Autorità di Cagliari, durante la presentazione ha sottolineato che tutte le AdSP saranno in stretta relazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e per la programmazione infrastrutturale e dei contributi nazionali o comunitari. La creazione dell'Autorità di Sistema portuale per il Mare di Sardegna è quindi finalizzata allo sviluppo funzionale degli otto porti ma alla luce di una visione sinergica della portualità regionale. Verranno così sfruttati i punti di forza e le peculiarità di ciascun porto per creare un sistema competitivo su scala internazionale. Isidori parlando del porto di Cagliari, ha dato un aggiornamento dei lavori in esecuzione: dalla darsena pescherecci al porto canale. Ma per il decollo sarà necessario mettere a sistema tutti i porti sardi tenendo presente la peculiarità di ciascuno. I porti a vocazione turistica per il traffico passeggeri e diportistica, come Olbia. Gli scali dove il traffico passeggeri serve da collegamento coi porti nazionali ed esteri (Francia e Spagna) nel Golfo Aranci, così come per Porto Torres, le realtà portuali dove la crescita è stata legata in passato alle industrie ed oggi quindi sono sottoposti ad un processo di riconversione come il caso di Portovome e Porto Torres. Il porto di Santa Teresa di Gallura sviluppatosi su vocazione diportistica e di collegamento con la vicina Corsica. Oristano strategico per la realizzazione del deposito costiero di GNL utile per il processo di conversione energetica nell'ottica dell'utilizzo del gas metano.

ROTTI RADDOPPIATE Sui traghetti sono rimasti solo posti-ponte

» Posti in aereo esauriti e cabine sui traghetti introvabili. I voli della continuità territoriale non bastano e così molti sardi emigrati hanno scelto di tornare in nave. In questi giorni, fino al 25, si viaggerà solo sul ponte sulle tratte Genova-Olbia, Genova-Porto Torres e Civitavecchia-Cagliari della Tirrenia.

Per l'occasione Sardinia Ferries ha deciso di raddoppiare i viaggi sulla linea Livorno-Golfo Aranci per oggi, domani e dopodomani. Sono previste due partenze al giorno dal porto toscano.

A pieno carico anche i traghetti di Moby (la linea più trafficata è la Livorno-Olbia) e le navi Grimaldi, che in questo periodo assicurano i collegamenti tra Civitavecchia e Porto Torres.

Più critica la situazione a bordo degli aerei. Alitalia ha aggiunto sulle quattro rotte gestite negli scali di Cagliari e Alghero circa 45mila posti rispetto ai minimi previsti dalle regole della continuità territoriale. Ma i biglietti in più non sono bastati. Non solo: il tutto esaurito di questi giorni rischia di riproporsi all'inizio di gennaio, quando in tanti torneranno nella Penisola. (n. r.)

RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuova concessione della rada San Francesco, le richieste del Comune

Tariffe scontate nel bando per i messinesi e reggini E controlli massimi sui Tir

Domenico Bertè MESSINA Sarà, con ogni probabilità, l'ultimo bando per la concessione della rada San Francesco. Dopo le festività sarà avviata la gara ed, a **marzo**, salvo brevi proroghe, si saprà chi gestirà fino al 2020 l'approdo in centro città. Il comitato **portuale** che si è riunito ieri, oltre a concentrarsi sull'insabbiamento di Tremestieri, ha affrontato uno dei temi più caldi dell'ultimo periodo. La rada è il principale punto di imbarco e sbarco del traghettamento automobilistico, resta un riferimento logistico per l'area dello Stretto. Nel nuovo Prg del porto è previsto che in quell'area nasca un grande porticciolo turistico. Ma questo non prima che sia pronta una alternativa come il porto di Tremestieri il cui cantiere, nel 2017, dovrebbe finalmente aprire. Ed allora ecco che nasce l'esigenza di un nuovo bando ancora triennale e che comunque sarà portato a compimento. Somiglierà molto a quello che ha portato alla attuale concessione che scade a **marzo**.

In comitato, l'assessore comunale Sebastiano Pino ha provato a porre un paio di pregiudiziali nella stesura del bando. Come suggerito anche dal movimento CMdB, Palazzo Zanca punta a ottenere una tariffazione speciale per il traghettamento dei residenti sulle due sponde.

Sul punto l'**Autorità portuale** ha risposto che non può imporre la premialità per i residenti come obbligo. L'altro punto di dibattito è quello dell'inserimento in bando di misure più stringenti per il divieto di transito di mezzi pesanti dalla Rada. Sicuramente, su questo punto, qualcosa dovrà migliorare anche dal punto di vista di più stringenti controlli serali e notturni da parte della Polizia municipale.

Ma, proiettandoci al prossimo triennio, diventa un tema chiave quello del trasferimento di tutto il traffico gommato nel nuovo porto di Tremestieri. Se anche le auto dovessero viaggiare da sud direzione Villa, i tempi (e i costi) di percorrenza risulterebbero raddoppiati, con prevedibili reazioni negative.

Pertanto, in alcuni tavoli di programmazione che andranno presto riaperti, era stato ipotizzato l'uso del molo Norimberga che perderà le **autostrade del mare** che andranno a Tremestieri. Deve pertanto aprirsi allo sviluppo della navigazione per i mezzi leggeri. Anche perché l'incognita sciocco, con un vero porto a sud, si ridurrà ma non finirà. Il nuovo scalo potrebbe essere inutilizzabile un mese all'anno. Dove dunque, se non al molo Norimberga, smistare le navi in quei giorni?

Tremestieri: dragaggio al via il 2 gennaio

Città consegnata ai Tir che aggravano il traffico festivo. Ieri coda chilometrica all'uscita di Bocchetta

Alessandro Tumino MESSINA L'imbocco degli approdi di Tre mestieri è ormai ridotto a un canale buono per le gondole e forse non a caso... la soluzione dell'ennesima emergenza Tir che attanaglia Messina è appesa alle possibilità del celere arrivo nel periodo festivo clou dell'anno della draga di un'impresa veneziana. Battute a parte, l'emergenza "approdi e Tir" della città-porta della Sicilia, ancor oggi asservita al traffico nazionale, si è ieri cristallizzata in modo negativo e deprimente: durerà anche la prima settimana del 2017. La rimozione dell'isola di sabbia formatasi il 20 dicembre ed estesa oltre 25.000 metri cubi, comincerà il 2 gennaio dell'anno prossimo.

È tramontata ieri, infatti, ogni possibilità di avviare prima di fine anno i lavori finalizzati a liberare e riattivare almeno una delle due banchine, quella di riva, del porto "d'emergenza" riservato all'imbarco-sbarco dei camion.

Il commissario dell'Authority Nino De Simone le ha provate davvero tutte. Ha avuto anzitutto un colloquio con il prefetto, Francesca Ferrandino alla quale ha rassegnato un quadro della delicata situazione portuale, peraltro nel periodo più "sfortunato" per i cantieri qual è

quello tra Natale e Capodanno, ed ha spinto al massimo il tentativo di convincere l'impresa dragatrice a mandare un mezzo navale prima del 31. Tentativo risultato vano perché l'impresa Lmd di Chioggia ha 6 giorni di tempo per organizzarsi e questo termine nemmeno decorre tra Natale e Capodanno. La società veneziana, aggiudicataria della gara fin dal giugno scorso, dispone di due draghe: l'una in azione a Cagliari, l'altra a Viareggio, ed era stata avanzata l'ipotesi di far accorrere a Tremestieri il mezzo operativo in Sardegna, ma alla fine anche questa chance è sfumata.

Ed a proposito di tentativi estremi, è stata accantonata anche la più azzardosa delle ipotesi. Quella che i primi lavori di dragaggio potessero essere eseguiti, da terra, dalla Protezione civile comunale, con i mezzi dell'autoparco. Ipotesi rivelatasi presto impossibile, considerando innanzitutto i requisiti che tali ruspe avrebbero dovuto possedere, ad esempio la lunghezza del braccio, per prelevare la sabbia in un fondale profondo una decina di metri. Ma anche lo stato penoso dell'autoparco di Palazzo Zanca.

-segue

In conclusione, dunque, i cittadini messinesi dovranno rassegnarsi. Fino alla prima settimana di gennaio, forse sino al dieci del prossimo mese, gli approdi resteranno dapprima totalmente e poi parzialmente chiusi e i Tir in transito tra la Sicilia e il Continente passeranno dalla rada San Francesco di viale della Libertà o dalla Marittima Fs del porto storico, a seconda dell' utilizzo delle navi Caronte & Tourist o dei traghetti di Rfi-**Bluvia**.

Per i cittadini così come per la Polizia municipale e la Polstrada sono cominciate ieri le giornate di fuoco per la difficoltà di gestire le code miste di auto e Tir, e le conseguenziali situazioni critiche. Nel tardo pomeriggio di ieri, per circa 3 ore tra le 18 e le 21, una coda lunga più di due chilometri s' è formata sulla tangenziale tra l' uscita Centro e l' uscita di Bocchetta, paralizzando l' incrocio con il viale Regina Margherita.

E sulla nuova emergenza Tir prodottasi a Messina interviene l' on. Nino Germanà, (Area Popolare): Continuiamo ad assistere a questa vergognosa odissea di insabbiamenti e difficoltà al porto di Tremestieri e apagar ne lo scotto sono sempre e solo cittadini e territorio, sottolinea il deputato. Germanà si sofferma sul "peccato originale" di approdi inadeguati alle condizioni del territorio e dell' ambiente. Ancora e ancora ne risponde Messina, e non chi ha causato un danno alla città.3.

Tremestieri regala i Tir a Natale

La draga che libererà il porto a sud non potrà arrivare prima del 2 gennaio. Qualche giorno dopo potrebbe essere aperto almeno uno degli scivoli. Oggi summit nella riunione del Comitato Portuale

Messina dovrà fare i conti con i tir in centro almeno per altre due settimane. Non sembrano esserci soluzioni che possano abbreviare i tempi di intervento della draga che, per conto della AP, dovrà occuparsi di eliminare la montagna di sabbia che è entrata nella notte fra domenica e lunedì. Dopo le valutazioni di oggi, sono state in poco meno di 30.000 i metri cubi di materiale che si sono depositate in rada. Una quantità molto significativa se si considera la brevità della sciroccata. Il porto a sud dunque resterà completamente chiuso fino a che la draga più vicina non sarà arrivata a Messina. Il periodo natalizio allunga i tempi di intervento. Intanto in comitato portuale è arrivato il nulla osta per il bando triennale per la concessione della rada San Francesco.

Milazzo, disagi nei collegamenti per le Eolie

Le forti raffiche di vento e le violente mareggiate hanno limitato le partenze. Niente petroliere nella rada della raffineria

Sono ripresi solo in serata i collegamenti con le Eolie, rimasti sospesi fino alle 18 di ieri. Il maltempo aveva «costretto» aliscafi e navi veloci restare a Milazzo e nelle isole. A Messina insabbiato il porto di Tremestieri.

Angelo Laquidara OOO Mare proveniente da grecale rilevante forza cinque e forti raffiche di vento, che in alcuni momenti hanno raggiunto i 30 nodi, hanno tenuto gli aliscafi attraccati ai pontili del terminal e le navi ormeggiate al pontile Eolie e al molo XX luglio di Milazzo. Le previsioni del tempo diramate nel pomeriggio di lunedì dalla Capitaneria di Milazzo si sono presentate puntualmente nella mattinata di ieri. L'arcipelago eoliano è rimasto isolato per gran parte della giornata e anche gli ormeggi ai pontili della raffineria di Milazzo sono stati sospesi con le petroliere all'ancora in attesa di miglioramenti. Il mare nella rada mamertina si è ingrossato nel giro di un paio di ore e le onde sbattevano violentemente contro il muretto della passeggiata della Marina Garibaldi. Numerose imbarcazioni ormeggiate ai pontili galleggianti del porticciolo di Santa Maria Maggiore sono state trasferite nel porto commerciale mentre quelle ospitate dal porticciolo «Poseidon», in parte riparate dal mare, hanno rafforzato gli ormeggi. Ieri in serata, poco prima delle 18, le condizioni meteo hanno permesso la partenza degli aliscafi per Vulcano e Lipari, le isole più vicine.

Oggi il «mare vecchio», seppur sempre agitato, dovrebbe permettere la ripresa dei collegamenti con le Eolie. In mattinata molti pendolari giunti nella città del Capo per imbarcarsi per le isole hanno dovuto fare marcia indietro, mentre tanta altra gente è rimasta bloccata nell'arcipelago. Ad impedire i collegamenti non è tanto il mare molto agitato o il forte vento, ma la limitatezza dei porti nelle isole che non permette ai comandanti delle navi e dei mezzi veloci un ormeggio in sicurezza. Le improvvise burrasche potrebbero, infatti, causare spiacevoli incidenti come avvenuto a Stromboli l'anno scorso, a giugno, quando il comandante di un aliscafo non è riuscito più a controllare il mezzo finendo contro il pontile.

Oltre alle forti mareggiate ed al vento intenso anche la pioggia abbondante ha fatto la sua parte

I terminalisti scoprono le "alliance"

A fare da apripista Hutchison Ports e Cosco, nel porto di Hong Kong

GENOVA. Dopo le "alliance" fra compagnie marittime, arrivano quelle fra terminalisti portuali. A fare da apripista nel porto di Hong Kong sono due colossi del settore, Hutchison Ports e la cinese Cosco.

Le due società hanno deciso di unire le forze in un porto che ha perso molte posizioni negli ultimi anni. Al principio degli anni 2000 Hong Kong disputava con Singapore la prima posizione mondiale per movimentazione di container. Oggi è sceso al quarto posto.

L'obiettivo dei due terminalisti è quello di adeguarsi al nuovo scenario marittimo internazionale, dove le concentrazioni e le alleanze fra armatori stanno mettendo sotto pressione anche i porti. Da un lato, sulle rotte maggiori è stato ristretto il numero di scali toccati e quello che risulta è una nuova mappa da cui viene escluso chi non è in grado di fornire servizi adeguati alle megaship. L'effetto di questo cambiamento ha cominciato a farsi sentire in Italia già da qualche anno, beneficiando porti come quello di Genova che ha segnato nuovi record di traffico nonostante la stagnazione dell'economia italiana.

Main tutto il mondo i porti devono fare i conti

con questa nuova tendenza. In Germania sta creando preoccupazione il blocco dei dragaggi del fiume Elba, su cui si affaccia il porto di Amburgo. Ma il problema non è dato soltanto dai fondali. Lo scorso anno il gigantismo navale ha avuto effetti negativi sull'operatività dei terminal, dalla West Coast degli Stati Uniti alle Filippine fino a Rotterdam, perché l'arrivo delle grandi navi ha modificato il ritmo dei turni di lavoro, con picchi intensissimi che si alternano ad altri di inattività.

Ma l'episodio più recente ad aver intaccato il flusso delle merci è stato il fallimento della compagnia marittima Hanjin. Anche in questo caso le dimensioni della flotta coinvolta ha creato ingolfamenti nei terminal. La stessa Hutchison Ports ha messo in campo una squadra di 70 persone per aiutare caricatori e spedizionieri che avevano merce sulle navi della compagnia sudcoreana.

L'accordo di Hong Kong riguarda tre terminal delle due società, Hong Kong International Terminals (Hit), Cosco Hit Terminals (Cht) e Asia Container Terminals (Act), che occupano la maggior parte dell'area denominata Kwai Tsing nello scalo asiatico. Complessivamente gestiscono 16 ormeggi nei terminal 4, 6, 7, 8 e 9.

L'accordo prevede che per la prima volta i tre terminal vadano sotto una gestione unica con operazioni di piazzale e di banchina unificate.

“Alliance”, adesso tocca ai big dei terminal / IL CASO

Genova - A fare da apripista nel porto di Hong Kong sono due colossi del settore, Hutchison Ports e la cinese Cosco.

Genova - Dopo le alliance fra compagnie marittime, arrivano quelle fra terminalisti portuali. A fare da apripista nel porto di Hong Kong sono due colossi del settore, Hutchison Ports e la cinese Cosco. Le due società hanno deciso di unire le forze in un porto che ha perso molte posizioni negli ultimi anni. **Al principio degli anni 2000 Hong Kong disputava con Singapore la prima posizione mondiale per movimentazione di container.** Oggi è sceso al quarto posto.

L'obiettivo dei due terminalisti è quello di adeguarsi al nuovo scenario marittimo internazionale, dove le concentrazioni e le alleanze fra armatori stanno mettendo sotto pressione anche i porti. Da un lato, sulle rotte maggiori è stato ristretto il numero di scali toccati e quello che risulta è una nuova mappa da cui viene escluso chi non è in grado di fornire servizi adeguati alle mega-ship. **L'effetto di questo cambiamento ha cominciato a farsi sentire in Italia già da qualche anno, beneficiando porti come quello di Genova che ha segnato nuovi record di traffico nonostante la stagnazione dell'economia italiana.** Ma in tutto il mondo i porti devono fare i conti con questa nuova tendenza. In Germania sta creando preoccupazione il blocco dei dragaggi del fiume Elba, su cui si affaccia il porto di Amburgo. Ma il problema non è dato soltanto dai fondali. Lo scorso anno il gigantismo navale ha avuto effetti negativi sull'operatività dei terminal, dalla West Coast degli Stati Uniti alle Filippine fino a Rotterdam, perché l'arrivo delle grandi navi ha modificato il ritmo dei turni di lavoro, con picchi intensissimi che si alternano ad altri di inattività. Ma l'episodio più recente ad aver intaccato il flusso delle merci è stato il fallimento della compagnia marittima Hanjin. **Anche in questo caso le dimensioni della flotta coinvolta ha creato ingolfamenti nei terminal.** La stessa Hutchison Ports ha messo in campo una squadra di 70 persone per aiutare caricatori e spedizionieri che avevano merce sulle navi della compagnia sudcoreana. L'accordo di Hong Kong riguarda tre terminal delle due società, Hong Kong international terminals (Hit), Cosco Hit terminals (Cht) e Asia container terminals (Act), che occupano la maggior parte dell'area denominata Kwai Tsing nello scalo asiatico. Complessivamente gestiscono 16 ormeggi nei terminal 4, 6, 7, 8 e 9. **L'accordo prevede che per la prima volta i tre terminal vadano sotto una gestione unica con operazioni di piazzale e di banchina unificate.**

-segue

Introiti e spese derivanti dalla gestione e dalla movimentazione dei container nelle tre strutture verranno distribuite fra le parti con riferimento alla rispettiva capacità dei terminal. Nelle intenzioni dei due terminalisti l'accordo, denominato Combined Terminals, creerà capacità aggiuntiva aumentando la flessibilità nella gestione delle banchine e dei piazzali fra i tre terminal. **Questo aumento deve permettere a Combined Terminals di rispondere alle richieste delle alleanze marittime e quindi di diventare più competitivo.**

«In una positiva risposta - afferma una nota di Hph - alle mutevoli dinamiche dell'industria globale del trasporto marittimo, che si riflette nell'emergere di nuove alleanze strategiche fra compagnie marittime di linea, i tre terminal credono che la collaborazione **di Combined Terminals permetterà un miglior utilizzo delle infrastrutture e del personale**».

Il traffico a Hit, Cht e Act è sceso dell'11 per cento nei primi nove mesi del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015. Il fatturato di Hph Trust in Hit è sceso a 8,95 miliardi di dollari di Hong Kong (hkd, ossia 1,15 miliardi di dollari Usa) il che significa 623 milioni hkd in meno rispetto al 2015. **Un calo che la compagnia attribuisce alla razionalizzazione dei servizi delle compagnie all'interno delle nuove alleanze.**

IL CASO

Arrivano le "alliance" dei terminalisti

A fare da apripista Hutchison Ports e Cosco, nel porto di Hong Kong

Dopo le alliance fra compagnie marittime, arrivano quelle fra terminalisti portuali. A fare da apripista nel porto di Hong Kong sono due colossi del settore, Hutchison Ports e la cinese Cosco. Le due società hanno deciso di unire le forze in un porto che ha perso molte posizioni negli ultimi anni. Al principio degli anni 2000 Hong Kong disputava con Singapore la prima posizione mondiale per movimentazione di container. Oggi è sceso al quarto posto. L'obiettivo dei due terminalisti è quello di adeguarsi al nuovo scenario marittimo internazionale, dove le concentrazioni e le alleanze fra armatori stanno mettendo sotto pressione anche i porti. Da un lato, sulle rotte maggiori è stato ridotto il numero di scali toccati e quello che risulta è una nuova mappa da cui viene escluso chi non è in grado di fornire servizi adeguati alle megaship. L'effetto di questo cambiamento ha cominciato a farsi sentire in Italia già da qualche anno, beneficiando

porti come quello di Genova che ha segnato nuovi record di traffico nonostante la stagnazione dell'economia italiana. Ma in tutto il mondo i porti devono fare i conti con questa nuova tendenza. In Germania sta creando preoccupazione il blocco dei dragaggi del fiume Elba, su cui si affaccia il porto di Amburgo. Ma il problema non è dato soltanto dai fondali. Lo scorso anno il gigantismo navale ha avuto effetti negativi sull'operatività dei terminal, dalla West Coast degli Stati Uniti alle Filippine fino a Rotterdam, perché l'arrivo delle grandi navi ha modificato il ritmo dei turni di lavoro, con picchi intensissimi che si alternano ad altri di inattività. Ma l'episodio più recente ad aver intaccato il flusso delle merci è stato il fallimento della compagnia marittima Hanjin. Anche in questo caso le dimensioni della flotta coinvolta ha creato ingolfamenti nei terminal. La stessa

Hutchison Ports ha messo in campo una squadra di 70 persone per aiu-

re caricatori e spedizionieri che avevano merce sulle navi della compagnia sudcoreana.

L'accordo di Hong Kong riguarda tre terminal delle due società, Hong Kong International Terminals (Hlit), Cosco Hli Terminals (Chl) e Asia Container Terminals (Act), che occupano la maggior parte dell'area denominata Kwai Tsing nello scalo asiatico. Complessivamente gestiscono 16 ormeggi nei

terminal 4, 6, 7, 8 e 9. L'accordo prevede che per la prima volta i tre terminal vadano sotto una gestione unica con operazioni di piazzale e di banchina unificate.

I introiti e spese derivanti dalla gestione e dalla movimentazione dei container nelle tre strutture verranno distribuite fra le parti con riferimento alla rispettiva capacità dei terminal.

Nelle intenzioni dei due terminalisti l'accordo, denominato Combined Terminals, creerà capacità aggiuntiva aumentando la flessibilità nella gestione delle banchine

e dei piazzali fra i tre terminal. Questo aumento deve permettere a Combined Terminals di rispondere alle richieste delle alleanze marittime e quindi di diventare più competitivo.

«Una positiva risposta», afferma una nota di Hph - alle mutevoli dinamiche dell'industria globale del trasporto marittimo, che si riflette nell'emergere di nuove alleanze strategiche fra compagnie marittime di linea, i tre terminal credono che la collaborazione di Combined Terminals permetterà un miglior utilizzo delle infrastrutture e del personale».

Il traffico a Hlit, Chl e Act è sceso dell'11 per cento nei primi nove mesi del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015. Il fatturato di Hph Trust in Hli è sceso a 8,95 miliardi di dollari di Hong Kong (hkd, ossia 1,15 miliardi di dollari Usa) il che significa 623 milioni hkd in meno rispetto al 2015. Un calo che la compagnia attribuisce alla razionalizzazione dei servizi delle compagnie all'interno delle nuove alleanze.