



## Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (Ferpress, La Repubblica, Il Sole 24 Ore, Il Gazzettino,

## Dai Porti:

### Venezia:

“...Ragioniamo su città con porto offshore...” (Ansa)

### Savona:

“...Piattaforma Maersk di Vado...” (The Medi Telegraph, Ansa)

### Genova:

“...Container, miglior gennaio di sempre...”

(The Medi Telegraph, Ansa, La Repubblica Genova)

“...“I conti della Culmn sono in regola”...”

(The Medi Telegraph)

“...Tornano le navi iraniane...” (Ansa)

“...Calata Bettolo, concessione in arrivo...” (Il Secollo XIX)

### Livorno:

“...Piattaforma Europa: il dibattito pubblico...” (Il Tirreno)

“...Arriva il protocollo d'intesa...” (Il Tirreno)

“...Bacino sequestrato: rilancio fermo...”

(La Nazione Livorno)

“...Un <<fast corridor>> tra porto e interporto...”

(La Nazione Livorno)

### Piombino:

“...Un porto da 6 milioni di tonnellate...”

(La Nazione Livorno)

### Civitavecchia:

“...Un piano per il porto di Civitavecchia...” (Il Sole 24 Ore)

“...Unindustria punta sullo sviluppo della città/porto...”

(Civonline, Ferpress, Corriere della Sera)



**Salerno:**

**"...Al via il servizio Europe Australia Express..."** (Ansa)

**Taranto:**

**"..."Gara inutile senza le opere"..."** (The Medi Telegraph)

**Gioia Tauro:**

**"...Un anno per Gioia Tauro..."** (Milano Finanza)

## **FVG: Serracchiani incontra a Roma Agenzie Dogane per velocizzare controlli nei porti**

Author : com

Date : 3 marzo 2016



(FERPRESS) - Trieste, 3 MAR - Il superamento delle problematiche legate ai controlli doganali attraverso la velocità del transito di merci, sia import che export, all'interno del Porto di Trieste. Questo l'oggetto all'ordine del giorno nell'incontro che si è tenuto a Roma - secondo quanto si apprende da una nota dell'ufficio stampa della Regione Friuli Venezia Giulia - alla Direzione dell'Agenzia delle Dogane a cui ha partecipato la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, il commissario dell'autorità portuale di Trieste, Zeno D'agostino, e il direttore dell'Agenzia delle Dogane, Giuseppe Peleggi.

Oltre ad un'accelerazione del filtro doganale che renda più competitivo lo scalo giuliano nei confronti delle altre realtà portuali dell'Adriatico, nell'occasione sono state messe le basi per un'ipotesi di accordo su nuove disposizioni di servizio per i punti franchi del porto di Trieste.

"Mi pare estremamente importante - ha sottolineato la presidente Serracchiani - che, alla luce dei cambiamenti strategici che sono stati avviati dal commissario D'Agostino in sintonia con Regione ed Enti locali, si sia iniziato a lavorare concretamente sull'individuazione di nuove modalità di gestione dei punti franchi, nel segno di una valorizzazione di questa peculiarità del porto di Trieste, affinché sia mirata al massimo beneficio per l'economia del territorio".

**Delrio.** Il ministro delle Infrastrutture: i punti di forza della nuova legge sono semplificazione, trasparenza e controllo. "Andranno avanti solo i progetti validi"

## "Lavori veloci e prezzi chiari finita l'era delle incompiute"

VALENTINA CONTE

ROMA. «La parola chiave della riforma sono trasparenza, semplificazione, accelerazione e lotta alla corruzione. Il sistema degli appalti così com'era non funzionava. Abbiamo avuto tempi morti, opere incompiute, avvocati, varianti. Con il risultato che le opere pubbliche italiane sono un cimitero di insuccessi. È arrivato il momento di fare le opere, alla svelta e in piena legalità». Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio definisce il nuovo codice degli appalti la «rivoluzione della normalità».

**Ministro, quali sono i punti di forza della riforma?**

«La semplificazione radicale, innanzitutto. Passiamo da 1930 articoli più altre leggi e allegati ad un unico decreto con 217 articoli. Uno sforzo enorme. E dentro non c'è solo il vecchio codice, ma il recepimento di tre direttive europee. Oggi un'azienda partecipa alla gara e il giorno dopo fa ricorso. Nelle imprese lavorano più avvocati

che ingegneri. Poi c'è il tema della qualità. Con il nuovo codice avremo aziende di qualità, solide e accreditate. E stazioni appaltanti di qualità».

**In Italia ce ne sono 36 mila. Si acciugheranno?**

«Ne rimarranno poche centinaia, regioni, capoluoghi e altre che si accrediteranno. Oggi non solo sono troppe, ma ognuna va per conto suo. Invocare dobbiamo avere poche e in grado di gestire appalti complessi».

**Ce la faremo a chiudere un'opera in meno di 14 anni, la nostra media attuale?**

«Con queste regole, assolutamente sì. La centralità e la qualità del progetto fa la differenza. Tra l'altro abbiamo anche previsto la progettazione elettronica: consente risparmi e accuratezza maggiore, azzerare le varianti».

**Vuol dire che le varianti non saranno più sinonimo di corruzione e tangenti?**

«Certo. Andranno a gara solo i progetti esecutivi, quelli che hanno superato i test, con spesa e tempi certi. Il nuovo codice assegna un ruolo fortissimo all'Anac che limiterà la discre-

zionalità, predisporrà bandi tipo, curerà l'albo delle commissioni giudicatrici. Avrà presso di sé gli strumenti di vigilanza su tutti gli appalti. E le nuove norme aiuteranno. Ad esempio, se tu impresa fai troppe varianti, l'amministrazione pubblica può risolvere il contratto».

**Che fine fa la legge obiettivo?**

«È morta. Superata da una programmazione di opere che servono a tutti. La legge obiettivo ha promesso miliardi di opere mai realizzate, l'8% in 15 anni, con il contratto generale controllore di se stesso. Ora torniamo al dibattito pubblico e alla trasparenza».

**Il criterio dell'offerta più vantaggiosa che sostituisce quello del massimo ribasso varrà sempre?**

«Obbligatoriamente nei servizi sociali, specie quelli scolastici, dove ha fatto danni inenarrabili. Negli altri settori sarà una scelta marginale: se prima valeva il 99% delle aggiudicazioni, oggi l'1%».

**Cosa significa che il rischio operativo sarà a carico dei privati?**

«Le nuove concessioni saranno attribuite secondo criteri europei e dovranno garantire che se ti affido la costruzione di una strada e poi il traffico non aumenta, non sia lo Stato a ripagare il rischio di investimento».

**Quanto sono le opere incompiute? Che fine faranno?**

«Ne abbiamo contate 870, alcune da recuperare e completare. Altre da eliminare. Entro l'estate chiuderemo la ricognizione con le regioni, poi in autunno partiremo».

**I sindacati denunciano il rischio di un ricorso più ampio al subappalto nelle costruzioni. Cosa risponde?**

«Il rischio non c'è. È vero, introduciamo più liberalità nelle soglie, eliminando l'obbligo di non superare il 30% del lavoro in subappalto, come ci chiedevano le direttive europee. Ma impongiamo anche più rigidità su come si gestisce. Il modo in cui è stato vissuto il subappalto in questi anni è da dimenticare. I subappaltatori dovranno essere accreditati e accreditabili. E chi subappalta dovrà dire di chi si servirà e se questo ha i requisiti, compresi obblighi retributivi e contributivi».



### I RISCHI

Non ci sono rischi sul ricorso selvaggio a girare i lavori ad altri. Ci sarà maggior rigore. Abbiamo chiuso col passato

GRAZIANO DELRIO  
MINI INFRASTRUTTURE



AUTONOMIE LOCALI E PA

Pa. Intesa in Conferenza unificata anche sui licenziamenti - Giudizio sospeso sulla delegificazione

## Riforma Madia, su 8 decreti il «sì» di sindaci e governatori

**Esame il 24 per partecipare, servizi pubblici e autorità portuali**

Davide Colombo  
 Gianni Trovati

Primo via libera della Conferenza unificata ad alcuni dei decreti attuativi della riforma della Pa (legge 124/2015). L'intesa tra il Governo, le Regioni e Comuni è stata raggiunta su otto degli 11 decreti. In particolare hanno incassato il parere positivo i testi di semplificazione della Conferenza dei servizi telematica e della Scia, le modifiche al Codice delle amministrazioni digitali, il decreto sulla trasparenza (il cosiddetto *freedom of information act* all'ita-

liana, già all'esame anche delle Camere), le misure per i licenziamenti dei dipendenti in caso di falsa attestazione di presenza in ufficio con sanzioni rafforzate ai dirigenti che non fanno scattare la disciplina accelerata e le nuove regole per il reclutamento dei direttori generali delle Asl.

Intesa raggiunta anche sul riordino delle forze di polizia e l'accorpamento della Guardia forestale con trasferimento di funzioni e personale all'Arma dei Carabinieri. Giudizio sospeso per un approfondimento politico, invece, sul regolamento di delegificazione che attribuisce poteri sostitutivi alla presidenza del Consiglio per tagliare il timing delle autorizzazioni di grandi opere o grandi impianti produttivi. Soddisfatta la ministra Marianna Madia: «Il senso della Conferenza unificata, dopo l'incontro della scorsa settimana, è quello di lavo-

rare insieme - ha spiegato - con la consapevolezza che al cittadino interessa avere un servizio di qualità con tempi e regole certe da parte della Repubblica». Riguardo al rinvio dell'intesa sul regolamento che accelera i tempi per gli insediamenti produttivi, Madia ha spiegato che c'è «un emendamento delle regioni. È un punto su cui fare un approfondimento e capire come vengono scelti gli investimenti strategici sapendo che l'obiettivo è velocizzare i grandi investimenti privati che portano sviluppo e innovazione».

Non erano all'ordine del giorno i testi su autorità portuali, partecipate e servizi pubblici locali, anche perché quest'ultimo ha ricevuto solo all'inizio di questa settimana la «bollinatura» della Ragioneria generale. Questi testi, che completano il primo pacchetto attuativo della riforma della Pa, dovrebbero arrivare sui tavoli

della prossima Conferenza, in programma per il 24 marzo.

Oltre ai tre provvedimenti, nell'ordine del giorno di quella riunione tornerà la questione Poste, e in particolare le obiezioni che stanno emergendo in molti dei piccoli Comuni per la consegna a giorni alterni. Ad annunciarlo è il ministro degli Affari regionali Enrico Costa, che ha esteso l'invito ai vertici di Poste per un tavolo di confronto sulla razionalizzazione in corso, che ha prodotto anche un rito contenzioso davanti ai giudici amministrativi (l'ultima sentenza in materia, la 698/2016 del Consiglio di Stato, ha dato il via libera alla chiusura di un ufficio postale decisa contro le obiezioni dell'ente). A breve, spiega sempre Costa, partirà anche il confronto con le Regioni sulle concessioni demaniali la cui proroga è in attesa della bocciatura Ue.

04/03/2016 08:00:00

PIANO STRATEGICO DOPO 126 ANNI



**CONTAINER** Il traffico container dovrebbe portare nuova ricchezza

## Navi, industria verde e archistar Il nuovo Porto guarda al 2050

Fulfin a pagina VIII

**LA CITTÀ  
LE OPERE**

**IL DOCUMENTO**

La trafila e le approvazioni  
richiederanno 5 o 6 anni



**LO SLOGAN**

«Rendere ricca Venezia  
i suoi abitanti e chi ci lavora»

# Porto 2050: archistar e industria verde

*Inizia la redazione del nuovo Piano regolatore, il primo dopo 126 anni*

Michele Fulfin

VENEZIA

Grandi navi alla Marittima, polo chimico dedicato alle tecnologie "verdi", nuove fabbriche, con impianti meno ingombranti e meno inquinanti insediate a sud, nei 2mila 200 ettari da bonificare. E, a ridosso della prima zona industriale, già in parte restituita alla città con il Vega e il padiglione Expovenice, una sorta di downtown a sviluppo verticale, per la gioia degli architetti di tutto il mondo. Al largo del Lido un molo da cui navi lunghe 450 metri provenienti dalla Cina caricano e scaricano 20mila containers su unità più piccole che poi le distribuiscono ai mercati dell'Italia e di mezza Europa.

Al momento è poco più di un libro dei sogni, ma in pochi anni questo scenario futuristico è destinato ad essere messo nero su bianco su documenti di pianificazione ufficiali. È infatti partito l'iter che nel giro di 5-6 anni porterà alla riscrittura e all'approvazione del nuovo Piano regolatore portuale. Sono passati infatti 126 anni dal documento in vigore per la Marittima e 50 per quello di Marghera. Il sindaco Luigi Brugnaro e il presidente [redacted] Paolo Costa hanno idee abbastanza chiare: nei prossimi 20-50 anni Venezia deve tornare ad essere uno dei centri dei traffici a livello mondiale.

«Il momento è favorevole - ha detto Costa - la Cina ha indivi-

duato in Venezia il terminal privilegiato per il commercio via mare con l'Europa. Dobbiamo attrezzarci a ricevere quelle navi e quei carichi con il porto offshore e anche Marghera rinascerà. E porterà beneficio anche agli altri porti dell'Adriatico. L'altro giorno una compagnia turca che faceva spola già a Venezia ora fermerà anche a Trieste. A me fa piacere, c'è un aumento dei traffici senza sottrarre nulla a Venezia perché l'entroterra di riferimento è diverso. Poi ci sono 2mila 200 ettari liberi e infrastrutturati che attendono l'insediamento di imprese. Queste verranno, perché è una tendenza mondiale insediarsi vicino ai porti e quindi al mercato globale».

## - segue

Gli scenari sono chiari solo in linea di massima, ora bisogna esplicitarli nel dettaglio. Per questo [ ] ha appena aggiudicato a una cordata internazionale di professionisti la gara per le linee guida per i prossimi 50 anni. Saranno questi professionisti a immaginare ciò che accadrà dopo il funzionamento del Mose e del porto offshore, la riconversione di Marghera, l'estromissione delle grandi navi da San Marco, l'integrazione portuale tra Venezia e Chioggia e molti altri parametri.

Il primo passo formale, tuttavia, sarà il raggiungimento dell'intesa con il Comune, tappa che si prevede di concludere entro l'anno. Ci saranno poi le approvazioni del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, della Regione e la Valutazione ambientale strategica.

«Passaggi lunghi, 5 o 6 anni - aggiunge Costa - che si potrebbero allungare ulteriormente come nel Gioco dell'Oca in caso di incidenti di percorso. Per questo la fase con il Comune è fondamentale».

Operazione non difficile, poiché è nota e dichiarata la condivisione di idee.

«Il Governo - gli fa eco il sindaco - deve capire che il porto offshore è strategico per la nazione. Un porto forte fa anche la città ricca e il nostro dovere è rendere più ricchi i veneziani e coloro che verranno a vivere e a lavorare qui. E, nella zona industriale storica, sorgerà la nostra Manhattan, con costruzioni alte fino a 100 metri, destinate a uffici, alberghi e anche residenziale. Il porto attirerà le aziende, e anche l'Università si avvantaggerà con la nuova Marghera».



### A MARGHERA

Le imprese insediate più a sud  
«A nord la nostra Manhattan»

#### IL FUTURO SONO I CONTAINER

Porto di Venezia scommette sull'arrivo delle meganavi da 440 metri provenienti dall'Oriente, ma anche su una piccola Manhattan nell'ex prima zona industriale di Marghera



## Porti: Brugnaro, ragioniamo su città con porto offshore

03 marzo, 15:07

(ANSA) - VENEZIA, 3 MAR - "A noi interessa ragionare su una città di Venezia che arrivi fino al porto offshore, che fa paura a tanti, perché siamo in un punto strategico e il nostro porto può attrarre una bella fetta di economia". Così il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha introdotto le proprie riflessioni sull'avvio delle procedure che porteranno alla realizzazione del nuovo piano regolatore portuale, non prima di aver sottolineato gli ottimi rapporti con il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa ("se si sbloccano i rapporti tra le persone, le cose vanno avanti meglio").

Brugnaro, dopo aver reso noto di aver ribadito al ministro Delrio la richiesta che alla Città metropolitana siano attribuiti i poteri del Magistrato alle Acque, si è poi soffermato su Porto Marghera. "Anche il Governo - ha detto - inizia a capire che questa è un'area straordinariamente strategica per il Paese. Dello sviluppo di Porto Marghera, area importante della città, beneficeranno in molti, compresa l'università. E' un'area che ha subito un ciclo, ha dato da mangiare a tanta gente, ne ha uccisa tanta, ma adesso vuole voltare pagina e sarebbe grave lasciarla lì, senza dare da parte del Governo le deleghe per iniziare quanto prima il recupero ambientale".

Quanto ai contenuti del nuovo piano, Brugnaro ha sottolineato che "ci saranno al suo interno il porto e l'industria, con Eni che ci ha assicurato che continuerà ad investire sulla raffineria, che diventerà green. Ma l'idea è anche quella di spostare le fabbriche verso sud, prevedendo una fascia ad 'l' in cui sarà sviluppata una città in altezza tipo Manhattan. Sono sfide mondiali da vincere, senza peraltro fare debiti. Perché la nostra specialità, la vera scommessa sul porto, è quella di mettere in piedi un sistema flessibile di produzione manifatturiera, avendo a disposizione, in area portuale, gli spazi per mettere in piedi un'industria di trasformazione".

## Porti: Venezia, partito iter nuovo piano regolatore portuale

Obiettivo concludere entro l'anno la prima fase

03 marzo, 19:51



(ANSA) - VENEZIA, 3 MAR - E' partito in questi giorni l'iter per la realizzazione del nuovo piano regolatore portuale di Venezia, che sostituirà i due strumenti attualmente in vigore: quello della Marittima, risalente al 1890, e quello di Porto Marghera, del 1965.

L'obiettivo di Autorità Portuale e Comune di Venezia, che hanno illustrato alcune linee in una conferenza stampa a Ca' Farsetti, è quello di concludere entro l'anno la prima fase dell'iter, quella che porterà alla bozza d'intesa con l'amministrazione comunale, per arrivare alla redazione dello strumento nei tempi tecnici di cinque-sei anni.

"Facciamo oggi il nuovo piano regolatore - ha spiegato il presidente di Apv, Paolo Costa - perché l'anno prossimo cadono i cento anni di Marghera e segnano la fine di un ciclo per un luogo apparentemente in difficoltà, ma che mostra già i primi segni di rilancio. E' un'area che, in questi anni, - ha spiegato - ha perso i vantaggi di forza lavoro ed energia disponibile a basso costo, ma gli rimane la vicinanza al mare, che offre l'opportunità di attrarre attività produttive vicine al loro mercato di sbocco. Occorre però rovesciare l'atteggiamento portato avanti in maniera stupida per tanti anni, cercando la condivisione più che lo scontro".

Costa ha sottolineato l'importanza localizzativa di Venezia, snodo tra l'Europa e l'Asia e ha sottolineato come "facendo crescere una grande economia portuale industriale a Venezia, possiamo contribuire ad arricchire la base economica della città. Abbiamo il dovere di fare ricchi i Veneziani, perché lo Stato non c'è più e, dalla Comunità internazionale, ci arrivano solo pacche sulle spalle. Venezia - ha concluso - è un grande marchio e un grande posto, a cui possiamo contribuire creando a Marghera una grande attività portuale".

(ANSA).



# Piattaforma Maersk di Vado, ordinate 19 gru per 20 milioni di euro

Savona - Il terminal sarà operativo nel gennaio del 2018 per un investimento da oltre 150 milioni di euro.

Savona - **Diciannove gru del modello "shuttle carriers" verranno impiegate nella futura piattaforma Maersk a Vado Ligure.** Sono state ordinate dall'Apm Terminals all'assfinlandese Kalmar. Si tratta di mezzi, dotati di un sistema di rigenerazione dell'energia, che consentiranno una riduzione del 30% del consumo di combustibile e una riduzione di emissioni stimata in 50 tonnellate di anidride carbonica all'anno per ciascun mezzo rispetto alle convenzionali macchine diesel-elettriche. Il valore della commessa è di circa 20 milioni di euro. **L'ordine alla società finnica** si aggiunge al contratto sottoscritto nell'ottobre dello scorso anno per la costruzione e consegna di 4 grandi gru STS (ship-to-shore) per il trasferimento dei contenitori da nave a banchina, e di 14 gru automatizzate da piazzale su rotaia. Le Sts sono in grado di operare su navi da 18-20 mila contenitori. Questa commessa è stata affidata ai cinesi di Zhenhua Shanghai. La flotta di mezzi da banchina sarà completata con un terzo ordine, il prossimo anno, per l'acquisto di una quinta Sts e di altre 7 gru automatiche da piazzale. **Il nuovo terminal sarà operativo nel gennaio del 2018 per un investimento da oltre 150 milioni di euro.**



## Porti: Vado, 19 gru da 20 milioni per piattaforma Maersk

Nuovo terminal pronto nel gennaio 2018

03 marzo, 19:44

(ANSA) - VADO LIGURE (SAVONA), 3 MAR - Diciannove gru del modello "shuttle carriers" verranno impiegate nella futura piattaforma Maersk a Vado Ligure. Sono state ordinate dall'Apm Terminals alla finlandese Kalmar. Si tratta di mezzi, dotati di un sistema di rigenerazione dell'energia, che consentiranno una riduzione del 30% del consumo di combustibile e una riduzione di emissioni stimata in 50 tonnellate di anidride carbonica all'anno per ciascun mezzo rispetto alle convenzionali macchine diesel-elettriche. Il valore della commessa è di circa 20 milioni di euro. L'ordine alla società finnica si aggiunge al contratto sottoscritto nell'ottobre dello scorso anno per la costruzione e consegna di 4 grandi gru STS (ship-to-shore) per il trasferimento dei contenitori da nave a banchina, e di 14 gru automatizzate da piazzale su rotaia. Le STS sono in grado di operare su navi da 18-20 mila contenitori. Questa commessa è stata affidata ai cinesi di Zhenhua Shanghai. La flotta di mezzi da banchina sarà completata con un terzo ordine, il prossimo anno, per l'acquisto di una quinta STS e di altre 7 gru automatiche da piazzale.

Il nuovo terminal sarà operativo nel gennaio del 2018 per un investimento da oltre 150 milioni di euro.



# Container, miglior gennaio di sempre per il porto di Genova

Genova - Lo scalo del capoluogo ligure ha movimentato 166 mila teu, con un +2% sullo stesso mese dell'anno precedente.

Genova - **Dopo il record del 2015 con 2.242.902 teu, il primo mese dell'anno per i traffici del porto di Genova fa registrare un + 2% sul traffico container che totalizza 166.829 teu contro i 163.573 teu di gennaio 2015.** Buona anche la performance degli olii vegetali che segnano un + 60,9% e dei bunker e delle provviste di bordo che crescono del + 17,5%. In leggera sofferenza, come prevedibile, il traffico industriale con le rinfuse solide e i siderurgici. Il saldo del traffico in tonnellate paga il calo del traffico industriale e degli olii minerali e va al -3,7%.

Da notare inoltre che aumentano i contenitori pieni in import di 3.520 teu, mentre calano i vuoti di 1.247 teu. **In export i teu pieni sono circa sugli stessi livelli di gennaio 2015.** Continua la tendenza alla diminuzione del traffico containerizzato di transhipment che nel mese passa da un'incidenza del 12,1% a 9,1%. Per quanto riguarda il traffico passeggeri a gennaio crescono i traghetti mentre rallentano momentaneamente le crociere le cui previsioni di traffico per il 2016 sono comunque molto positive.



## Porti: Genova, a gennaio nuovo record per traffico container

Cresciuto del 2% rispetto allo stesso mese del 2015

03 marzo, 19:45

(ANSA) - GENOVA, 3 MAR - Dopo il record del 2015 con 2.242.902 teu, il primo mese dell'anno per i traffici del porto di Genova fa registrare un +2% sul traffico container che totalizza 166.829 teu contro i 163.573 teu di gennaio 2015.

Buona anche la performance degli olii vegetali che segnano un +60,9% e dei bunker e delle provviste di bordo che crescono del 17,5%. In leggera sofferenza il traffico industriale con le rinfuse solide e i siderurgici. Il saldo del traffico in tonnellate paga il calo del traffico industriale e degli olii minerali e va al -3,7%. Aumentano i contenitori pieni in import di 3.520 teu, mentre calano i vuoti di 1.247 teu. In export i teu pieni sono sugli stessi livelli di gennaio 2015. Continua la tendenza alla diminuzione del traffico containerizzato di transhipment che nel mese passa da un'incidenza del 12,1% a 9,1%. Per quanto riguarda il traffico passeggeri a gennaio crescono i traghetti mentre rallentano momentaneamente le crociere le cui previsioni di traffico per il 2016 sono molto positive.

## IL PORTO

### Container, continua la corsa

**D**OPPO il record del 2015 con 2.242.902 teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi), il primo mese dell'anno per i traffici del porto di Genova fa registrare un +2% sul traffico container che totalizza 186.829 teu contro i 183.573 teu di gennaio 2015. Buona anche la performance degli oli vegetali che segnano un +60,9% e del bunker e dello provvisto di bordo che crescono del +17,5%. In leggera sofferenza, come prevedibile, il traffico industriale con le rifuse solide e i siderurgici. Il saldo del traffico in tonnellate paga il calo del traffico industriale e degli oli minerali e va al -3,7%. Da notare inoltre che aumentano i contenitori pieni in import di 3.520 teu, mentre calano i vuoti di 1.247 teu. In export i teu pieni sono circa sugli stessi livelli di gennaio 2015. Continua la tendenza alla diminuzione del traffico containerizzato di transhipment che nel mese passa da un'incidenza del 12,1% a 9,1%. Per quanto riguarda il traffico passeggeri a gennaio crescono i traghetti mentre rallentano momentaneamente le crociere le cui previsioni di traffico per il 2016 sono comunque molto positive.



# «I conti della Culmv sono in regola» / IL CASO

Genova - Benvenuti, console dei camalli: «Contributi già stanziati, non si discutono». Nel mirino dei revisori dell'Authority di Genova sono finiti più di tre milioni di euro.

Genova - **Antonio Benvenuti, numero uno della Compagnia Unica (Culmv), dice di «essere sereno, perchè i conti sono a posto».** Una risposta, netta, alle osservazioni fatte dal Collegio dei revisori dell'Authority di Genova, che nei giorni scorsi ha inviato un verbale al commissario del porto, l'ammiraglio **Giovanni Pettorino**, nel quale sarebbe stata evidenziata la mancata riduzione del personale da parte della camalli di almeno il 5% dei lavoratori impiegati, quota minima annuale per ottenere da Palazzo San Giorgio i contributi previsti dal comma 15 bis dell'articolo 17 della legge 84/94 sui porti.

«Non ci sono errori - spiega il console - tanto che i fondi a favore della Culmv sono già stati approvati e nessuno può chiederci di restituirli. Qualcuno vuole rivedere l'intera documentazione? Non ci sono problemi, sono a disposizione, ma francamente non capisco tutto questo ingiustificato accanimento». **Riferiti al 2014, la Culmv ha ricevuto circa tre milioni e mezzo di euro**, di cui due di fondi riguardanti l'emendamento cosiddetto "salva compagnie", e gli altri per accompagnare alla pensione una parte dei lavoratori. Cifre che, secondo i vertici dei camalli, spettano ai lavoratori portuali, che a loro volta hanno raggiunto, per gli anni 2013 e 2014, la quota minima di riduzione del personale, ovvero il 5%.

**Oggi la Compagnia Unica impiega, in totale, 933 persone, e di queste 888 sono svolgono attività in banchina, mentre le altre sono impiegate con compiti amministrativi.** Negli ultimi anni, il numero dei lavoratori addetti alla produzione, è progressivamente diminuito: prima da 990 a 935, poi fino agli attuali 888. «Proprio come previsto dalla legge - sottolinea Benvenuti - anche perchè, da questo conteggio, deve essere escluso chi non lavora sui moli, ma ha mansioni d'ufficio». Nel frattempo, martedì prossimo, a Palazzo San Giorgio, è stato convocato un comitato straordinario, proprio per discutere del caso Culmv. «Saremo presenti - chiude il console dei camalli - con l'obiettivo di mettere la parola fine a questa storia. Genova ha dimostrato di rispettare le regole, le stesse direttive che spesso vengono invece diversamente interpretate in altri scali d'Italia. Mi auguro che nessuno ce l'abbia con il nostro porto».

## A Genova tornano le navi iraniane, primo scalo a metà marzo

Dopo lo stop alle sanzioni, joint venture con Fratelli Cosulich

03 marzo, 19:51



(ANSA) - GENOVA, 3 MAR - Fra dieci giorni arriverà nel porto di Genova la prima nave portacontainer iraniana della compagnia Irlsl. Un ritorno, dopo la caduta delle sanzioni contro l'Iran.

L'accordo fra la Islamic Republic of Iran shipping lines, la compagnia di bandiera del Paese e la Fratelli Cosulich firmato in Iran lo scorso autunno riallaccia il filo dei traffici marittimi con l'Italia. La conferma è arrivata nel corso di un dibattito promosso dal Propeller club di Genova. "Stiamo riattivando la nostra joint venture che si chiamava Irital e probabilmente adesso cambierà nome - spiega all'Ansa Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich -, diventiamo agenti generali per l'Italia e anche per alcuni paesi del Mediterraneo, riattiviamo il carico contenitori e le merci convenzionali con le navi della Irlsl lines che è divisa in due società: Hds per le navi contenitori e la Sapid, per le navi convenzionali.

Faremo progetti per società come Snam, Danieli o Fata, tutti i progetti che ci sono in Iran per la costruzione di centrali elettriche, revamping, raffinerie in Iran. Siamo pronti, stiamo strutturando l'agenzia e partiamo. Poi faremo anche altre cose con gli iraniani ma non in Italia, faremo attività di bunker presso il nostro ufficio di Singapore e altre attività, principalmente nel campo marittimo ma non solo. L'Iran - dice Cosulich - è un mercato pieno di opportunità, è un Paese che sta uscendo dal periodo molto brutto delle sanzioni, quindi ha bisogno di tutto e l'Italia è in prima linea".

GENOVA, IL NUOVO TERMINAL AVRÀ PRESTO UN "PADRONE"

## Calata Bettolo, concessione in arrivo

L'atto formale entro due mesi. A gennaio il porto segna il nuovo record

### IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Ancora due mesi, poi [redacted] di Genova chiuderà la pratica relativa a Calata Bettolo.

L'indiscrezione, trapelata ieri, è stata confermata al *Secolo XIX/The MediTelegraph* da fonti vicine a Palazzo San Giorgio. L'affidamento delle banchine portuali, rispetto ai tempi di assegnazione previsti inizialmente, è slittato di diversi mesi, ufficialmente per due motivi: il primo dovuto a una serie di accertamenti tecnici che stanno effettuando [redacted] e Capitaneria, il secondo invece il

layout dell'area, che gli operatori privati coinvolti non hanno ancora consegnato

agli uffici dell'ente guidato dall'ammiraglio Pettorino. Calata Bettolo sarà dunque consegnata al consorzio formato dall'imprenditore portuale che già controlla il terminal il Sech, Luigi Negri - attraverso il Gruppo Investimenti Portuali (Gip), di cui fanno parte anche Magillo, Cerruti e Schenone - e dalla compagnia Msc, guidata dalla famiglia Aponte.

Sech e Bettolo formeranno un unico terminal, in grado di accogliere le mega portacontainer di ultima generazione, che potranno approdare nell'area genovese dopo una serie di investimenti che riguarderanno le banchine. Se,

nei prossimi anni, Pra-Voltri riuscisse a operare alla massima capacità pari a 2 milioni di teu, Bettolo e Sech potrebbero garantire altri 1,3 milioni di teu, e Spinelli aggiungere altri 400 mila teu: som-

mandotutti i contenitori, Genova arriverebbe addirittura a superare i 3,5 milioni di teu. Una capacità di movimentazione di molto superiore ri-

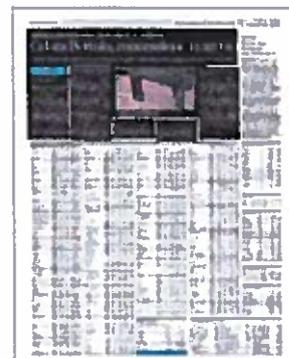
spetto ai numeri attuali, che potrebbe diventare realtà a partire dal 2019.

Nel frattempo, dopo il record del 2015 con 2.242.902 teu, nel primo mese di quest'anno, lo scalo del capoluogo ligure ha raggiunto un +2% sul traffico contenitori, che ha toccato quota 166 mila teu, facendo registrare il miglior gennaio di sempre nella storia del porto di Genova, contro i 163 mila teu movimentati nello stesso periodo dell'anno scorso. Dati alla mano, continua la tendenza alla diminuzione del traffico di transhipment che nei primi giorni del 2016 è passato da un'incidenza del 12% al 9%.

www.themeditelegraph.it  
© BY NEND AL CUNIDMITTIRSERVATI



Un'immagine aerea di Calata Bettolo



## Piattaforma Europa: il dibattito pubblico ai nastri di partenza

Fonte:  di Livorno



03 marzo 2016

Tra fine marzo e inizio aprile si aprirà a Livorno il dibattito pubblico regionale sulla Piattaforma Europa e sul progetto di riqualificazione dell'ambito porto/città. Ad annunciarlo, questa mattina, alla prima riunione del Tavolo di Coordinamento, Sophie Guillain, che è stata chiamata dall'Autontà regionale per la garanzia e la promozione della Partecipazione Toscana a coordinare i lavori.

Workshop rivolti agli stakeholder e laboratori tematici coinvolgeranno per due mesi, da inizio aprile a fine maggio, cittadini comuni, operatori economici, istituzioni ed esperti, su due importanti interventi: quello relativo alla realizzazione di un nuovo terminal container che sorgerà alle spalle della Darsena Toscana, progetto già sviluppato attraverso uno studio di fattibilità e uno studio specifico sulla prima fase realizzativa, e quello relativo alla riqualificazione del waterfront, che contempla opere quali, ad esempio, l'acquaticità della Fortezza Vecchia; il recupero del Sitos; la costruzione ex novo della Stazione Marittima, e su cui la Port  ha presentato una proposta di piano attuativo che verrà discussa nei prossimi mesi assieme al Comune di Livorno.

«Il Dibattito Pubblico Regionale - ha detto la Guillain - oltre ad essere a norma di legge uno strumento obbligatorio per le opere di iniziativa pubblica e privata che comportino investimenti complessivi superiori ai 50 milioni di euro, è una importante modalità di coinvolgimento dei cittadini e di tutti gli attori interessati sia a livello locale che a livello nazionale e internazionale. Il dibattito pubblico garantisce la piena e trasparente informazione sull'intervento in corso di progettazione a tutti coloro che interagiscono con il porto, offrendo la possibilità di esprimere un parere sull'intervento sia come singoli sia come gruppi organizzati».

Alla riunione del tavolo di coordinamento, che avrà il proprio quartier generale proprio dentro la Palazzina del Capitano della Fortezza Vecchia, che oggi ospita anche il Port Center, c'erano, oltre ai rappresentanti dell'Autocrità per la Partecipazione e Promozione del dibattito pubblico, anche esponenti del Comune di Livorno (presenti tra gli altri, l'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi e la vicesindaco Stella Sorgente), funzionari della Regione Toscana (c'era, per esempio, Adriano Poggiali, dirigente del settore porti della Regione Toscana) e i vertici .

## - segue

---

«Apprezziamo molto questa iniziativa - ha detto Aurigi - Il tema della Piattaforma Europa è stato ampiamente dibattuto durante l'approvazione della variante anticpa'nice in Consiglio Comunale e sarà interessante recepire nuove e allargate opinioni durante un Dibattito Pubblico che auspichiamo essere il più partecipato possibile».

«Non si tratta di un referendum sul porto - ha sottolineato Provinciali - ma auspichiamo sia un momento fondamentale di informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica su una infrastruttura che consideriamo strategica per il territorio».

Il contenuto è stato pubblicato da [redacted] di Livorno in data 01 marzo 2016. La fonte è l'unica responsabile dei contenuti. Distribuito da Public, inalterato e non modificato, in data 03 marzo 2016 09:08:43 UTC.

Il documento originale è disponibile all'indirizzo:

<http://www.porto.li.it/Homepage/NewsMedia/Notizie/Detaildellanotizia/tabid/302/ArticleId/4465/languagefit-IT/Piattaforma-Europa-il-dibattito-pubblico-si-nasce-dal-partenza.aspx>

CONFINDUSTRIA E

## Modernizzazione del porto: arriva il protocollo d'intesa

LIVORNO

Il presidente della sezione Terziario Innovativo di Confindustria Livorno, Simone Genovesi, nel corso della presentazione dell'agenda strategica delle attività 2016 del Centro Servizi di Innovazione per la Portualità e la Logistica, ha illustrato gli obiettivi del protocollo d'intesa "Industrial Port Innovation: agenda dell'innovazione per il futuro del porto di Livorno.

Infrastrutture, Ict ed Its per un porto di nuova generazione", sottoscritto da Confindustria con

Il protocollo istituzionalizza una collaborazione stabile tra e sistema delle imprese, che ha dato vita al Port Innovation Center, con la funzione di attrarre e coordinare le iniziative idonee a far nascere partnership virtuose ed efficaci, tra pubblico e privato per il trasferimento tecnologico e l'innova-

zione portuale e logistica.

«Innovare è da anni una delle parole d'ordine per le aziende del sistema Confindustria - sottolinea Genovesi - ed è proprio nell'ambito della ricerca e dell'innovazione che Confindustria Livorno ha costituito un gruppo di lavoro, che collaborerà con il centro servizi di Livorno».

La nascita del Port Innovation Center costituisce l'elemento base attraverso il quale accelerare i processi di innovazione che riguarderanno il polo portuale di Livorno e delle aziende che operano al suo interno.

«Invece di subire il cambiamento - prosegue Genovesi arrivando al nocciolo della novità - le aziende del polo portuale di Livorno, potranno essere protagoniste delle scelte che produrranno una profonda modernizzazione del comparto logistico e portuale».

## LA CITTA' E IL MARE

**IL PROGETTO**  
PUNTAVA AD ATTIVARE UN  
CANTIERE DI RIPARAZIONE  
PIU' LE AREE DI OFFICINA

**LE DIMENSIONI**  
UNICO NEL MEDITERRANEO  
IL BACINO È LUNGO 350 METRI  
PER 56 METRI DI LARGHEZZA



## 20 MILIONI CONGELATI

*Bacino sequestrato: rilancio fermo*

### I riparatori di «Capitol» pronti ad investire

**LIVORNO - I RIPARATORI** Navali Livorno aderenti al consorzio Capitol si sono fatti avanti un anno fa con un progetto di ripristino del bacino grande in muratura che prevedeva un investimento di 20 milioni di euro. Progetto strettamente legato al bando di gara per il riaffidamento della gestione di questo bacino, della banchina collegata e del bacino galleggiante che non ha fatto in tempo a pubblicare. Questo perché nell'agosto 2015 si verificò proprio al bacino in muratura un incidente che costò la vita ad un lavoratore a bordo della nave Urania. L'incidente portò al sequestro del bacino che da allora è rimasto inutilizzato. E nonostante dalla Procura fosse arrivato l'impegno di revocare il sequestro a gennaio, al



**TRAGEDIA** La nave Urania, teatro del grave infortunio

oggi non è ancora accaduto. Il bacino livornese è unico nel Mediterraneo insieme a quello di Marzighia. Il loro punto di forza sono proprio le dimensioni: lunghezza utile 350 metri, larghezza utile 56 metri. La proposta dei Riparatori Navali Livorno, già consegnata alla [redacted] prevedeva la possibilità di sfruttare a pieno queste caratteristiche creando le condizioni per un investimento di 20 milioni di euro attraverso anche lo strumento di Project Financing. Il progetto puntava ad attivare un cantiere di riparazioni che oltre all'utilizzo del bacino in muratura comprendesse le aree disponibili da utilizzare per servizi e officina, tutto ciò attraverso un preciso corso-programma che indicava il tempo necessario alla riattivazione dell'impianto, i livelli occu-

pazionali necessari per i primi 5 anni. E il numero delle navi su cui operare secondo il relativo piano industriale «che garantisce» precisano all'epoca i Riparatori - tutte le compatibilità di un cantiere così come sono garantite da quello vicino, il Cantiere Benetti». In corsa per la gestione del bacino grande, della banchina collegata e del bacino galleggiante è anche l'asf della Jobson Group a cui fanno capo 18 aziende livornesi delle riparazioni. Obiettivo puntare sull'uso della banchina 76 e del bacino galleggiante per le riparazioni. Per il bacino in muratura anche Jobson propone il ripristino. Il fatturato nel primo caso sarebbe di circa 9 milioni per le imprese. Usando anche il bacino grande arriverebbe a oltre 40 milioni con riflessi occupazionali rilevanti. **M.D.**



## **L'incidente mortale alla nave oceanografica**

**IL BACINO** grande è sotto sequestro dell'agosto scorso, quando la nave oceanografica Urania, su cui era in corso un intervento di riparazione è crollata dai ponteggi travolgendo il team che stava operando a bordo: tragico il bilancio dell'infortunio con tre feriti, di cui uno grave e un morto, l'elettricista trentanovenne Gabriele Petrone, di Napoli.

## SOS OCCUPAZIONE

«UN TAVOLO CON LE IMPRESE LIVORNESI»

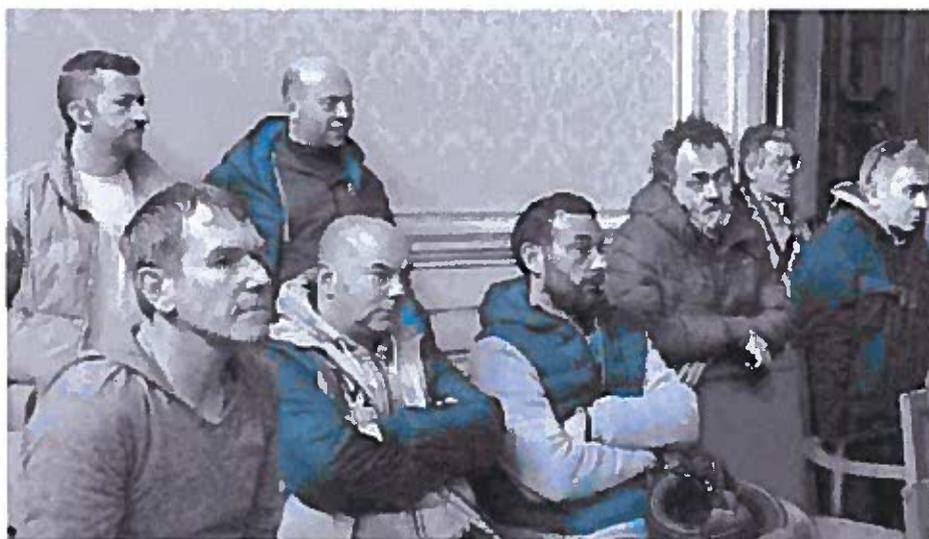
«NON È VERO CHE NON CI SONO IMPRENDITORI CON I SOLDI A LIVORNO PRONTI A FARE LA LORO PARTE. AVEVO ANCHE PROPOSTO ALL'AMMINISTRAZIONE DI APRIRE UN TAVOLO DI CONFRONTO CON LORO»

# «Il sindaco vada subito in Procura Chieda il dissequestro del bacino»

*I lavoratori: «Pronti ad accamparci sul porto finché non lo sbloccano»*

di MONICA DOLOMITI

**LIVORNO** - SAI. È la tensione ogni volta che si parla di lavoro in terza commissione. C'è anche Maurizio Onorati ex Tirr nella tribuna riservata al pubblico affollata di lavoratori. Mentre interviene l'assessore al lavoro Francesca Martina ha gridato: «Andate a parlare con le agenzie interinali che non danno lavoro a disoccupati come me di quaranta anni e che hanno esaurito la mobilità». Onorati lo abbiamo incontrato martedì in Comune quando don Medori era accorso sul tetto insieme ad altri per convincere i due lavoratori che si erano asserragliati sul tetto per protesta. Il presidente della commissione Galli ha richiamato il pubblico all'ordine. E l'assessore ha risposto: «non abbiamo alcun margine di manovra sulle agenzie interinali». Il presidente Galli ha quindi dato la parola a Giovanni Ceraolo del sindacato Asia. «L'accordo di programma - dice - è uno strumento fondamentale per il rilancio degli investimenti e dell'occupazione. Ma servono azioni immediate per dare risposte oggi ai lavoratori». Il capogruppo dei 5 Stelle è allora intervenuto per sottolineare che «sugli accordi di programma il Comune non è il soggetto principale. Gli attori sono molteplici». Un altro lavoratore Davide Del Braccà ha preso la parola. «Qualcosa si può fare subito - ha suggerito - come per esempio mandare il sindaco a parlare con il procuratore capo per far disse-



**SEMPRE PRESENTI** I lavoratori disoccupati hanno assistito alla commissione sull'Accordo di programma

**RICHIESTA CONDIVISA**  
**Amato e De Filicaja convinti**  
**«Gli investitori ci sarebbero**  
**ma basta dire soltanto no»**

questare il grande bacino in muratura sequestrato l'estate 2015 dopo l'incidente della nave Urania in riparazione che costò la vita ad un lavoratore. Il sindaco vada in procura e faccia sbloccare il bacino in muratura per il quale ci sono investitori pronti a metterci i soldi per ripristinarlo e dare lavoro ad alcune centinaia di lavoratori.

ri. Siamo pronti ad accamparci davanti al bacino fino a che non sarà dissequestrato».

«QUESTA amministrazione o sa fare qualcosa - continua - e fa questa sollecitazione alla procura e noi saremo al suo fianco. O lascia». «Sottoscrivo le parole di questo lavoratore perché la sua proposta è condivisibile», ha colto la palla al balzo la Amato. E Jari De Filicaja dai banchi del Pd è salito sulle barricate. «Se questi imprenditori hanno i soldi e i progetti li tirino fuori - ha premesso - e solo allora si ragionerà di cose

concrete. Non è vero che non ci sono imprenditori con i soldi a Livorno pronti a fare la loro parte. Ho anche proposto un tavolo con questi imprenditori. Basta dire no a tutto - rivolto ai 5 Stelle - come nel caso del progetto di nuovo ospedale a Livorno. Questa opportunità che avrebbe portato parecchi soldi in città». De Filicaja l'ha detto in altri termini, usando un'espressione colorita per la quale è stato anche redarguito dal pre-disorientato Galli. Ma ha senza fare una preghiera e è scusato, ribadendo: «Basta alla politica del no e alla rinuncia a qualsiasi investimento sulla città».

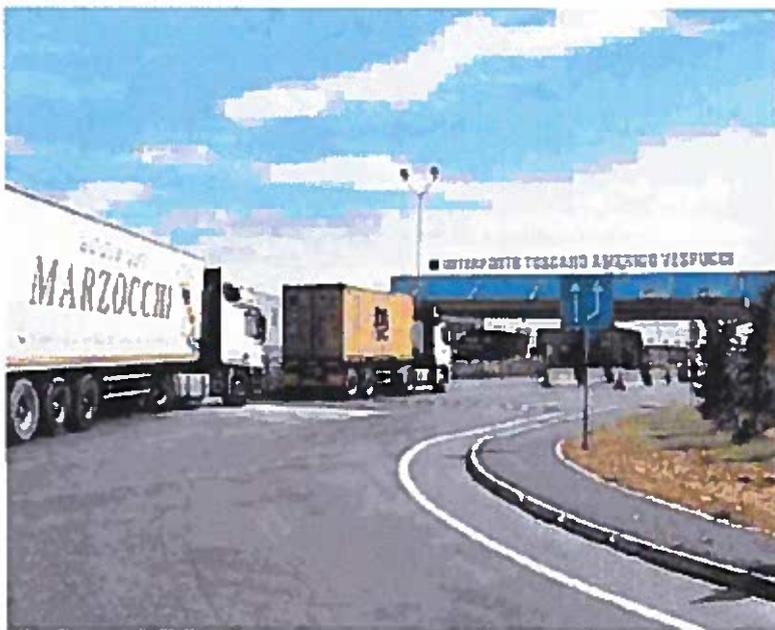
**GUASTICCE** GIOVEDÌ 10 MARZO LA PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

## Un «fast corridor» tra Porto e interporto per tracciare la «filiera» dei container

• LIVORNO •

**CORRIDOIO VELOCE** tra Porto di Livorno e interporto di Guasticce: di questo si discute giovedì prossimo, 10 marzo, a partire dalle 11, nella Sala Convegni della Palazzina Colombo del Vespucci. Il «fast Corridor», è un corridoio controllato doganale, per ora stradale, che permette il trasferimento dei container dal porto di arrivo fino al magazzino di temporanea custodia presso un nodo logistico di destinazione finale. Una svolta per l'area costiera, perché: con l'utilizzo di tecnologie digitali, il servizio di trasferimento della merce è monitorato in tempo reale garantendo non solo maggiore sicurezza ma anche la rilevazione della posizione del camion lungo tutto il percorso effettuato. Con i dispositivi di controllo Gps installati sui mezzi di trasporto, è infatti possibile la tracciatura della movimentazione dei container nel rispetto dei percorsi pre-

stabiliti, inviando allarmi in caso di deviazioni dal tracciato o ritardi nella conclusione del trasporto. Il corridoio controllato doganale collegherà il terminal Lorenzini e una nuova area in temporanea custodia temporanea realizzata dentro l'Interporto ed è un servizio che consentirà anche migliore utilizzo dei servizi forniti dal Tuscan Port Community System per il coordinamento degli scambi informativi fra i soggetti attuatori del corridoio doganale controllato. Un traguardo importante per tutta la comunità Portuale e per [redacted] che si è fatta soggetto coordinatore e facilitatore nella realizzazione del progetto. Saranno presenti tra gli altri l'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, il sindaco di Collesalveti, Lorenzo Bacci, la presidente di Spedimar, Gloria Dari, il presidente della Provincia, Alessandro Franchi, il presidente e l'ad dell'Interporto, rispettivamente Guido Nastasi e Bino Fulceri, e il presidente dell'APL, [redacted]



**INFRASTRUTTURA** L'interporto «Amerigo Vespucci» di Guasticce: venerdì 10 marzo si presenta il «Fast Corridor»





[Volo di tecnologia sportiva](#)  
[Volo medico sportivo](#)  
[Ritorno](#)

[Chirurgia/Pneumologia](#)  
[Ritornello](#)  
[Preparazione e valutazione atletica](#)

[Conoscenza clinica](#)  
[Conoscenza pediatrica](#)  
[Difetti di occlusione labiodentale](#)

[Via Guido Carli 8 \(Dove, Forte e Terna\)](#)  
[E. Costa, 20 00186 Roma](#)  
[www.centromedicopolispecialistikortaserta.it](#)

## High-tech. Confindustria e [redacted] insieme

12 aprile 01 marzo 2016 17:14

Il presidente della Sezione Terziario Innovativo di Confindustria Livorno, Simone Genovesi, nel corso della presentazione dell'Agenda strategica delle attività 2016 del Centro Servizi di Innovazione per la Portualità e la Logistica (CSI), ha illustrato gli obiettivi del Protocollo d'intesa "Industrial Port Innovation: agenda dell'innovazione per il futuro del porto di Livorno. Infrastruttura, ICT ed ITS per un porto di nuova generazione", sottoscritto da Confindustria con [redacted]



Il Protocollo istituzionalizza una collaborazione stabile tra [redacted] e sistema delle imprese, che ha dato vita al Port Innovation Center, con la funzione di attrarre e coordinare le iniziative idonee a far nascere partnership virtuose ed efficaci, tra pubblico e privato per il trasferimento tecnologico e l'innovazione puntuale e logistica.

"Innovare è da anni una delle parole d'ordine per le aziende del sistema Confindustria," - sottolinea il Presidente della Sezione Terziario Innovativo di Confindustria Livorno - "ed è proprio nell'ambito della ricerca e dell'innovazione che Confindustria Livorno ha costituito un Gruppo di Lavoro, che collaborerà con il Centro Servizi [redacted] di Livorno.

La nascita del Port Innovation Center, frutto dell'intesa tra [redacted] e Confindustria, costituisce l'elemento base attraverso il quale accelerare i processi di innovazione.

"Invece di subire il cambiamento" - prosegue Genovesi - "le aziende del Polo Portuale di Livorno (prossimamente insieme anche a quelle di Piombino), potranno essere protagoniste delle scelte che produrranno una profonda modernizzazione del comparto logistico e portuale, caratterizzato

**Devi scegliere il tuo futuro?**  
**ISCRIVITI AL CAT**  
 (Costruzione - Ambiente - Territorio)  
 sarai un **GEOMETRA**  
 una professione per la vita

Via Fiume 50  
 Tel. 0586 20 30 00

Abbiamo ribassato anche i prezzi per le riparazioni del vetro e touch screen per il tuo iPad

iPad 2 75 € - iPad 3 85 €  
 iPad 4 65 € - iPad air 100 €  
 iPad mini 75 € - iPad mini 2 90 €

**IDEA MOTO**  
 0586.50.21.24 - 0586.50.25.94 Livorno  
**VALORE CREDITO AL TUO VECCHIO SCOOTER FINO A 500 EURO PER UN VEICOLO NUOVO**  
 Sym, Honda, Lml, Benelli, Nipigo, Aprilia, Kymco, Qubo  
 COMPRESO BANILETTO, PARANITTEZZA, CASCO E BILICCA (PISCO)  
 FINANZIAMENTO TASSO 0 IN 60 MESI  
 PRIMA RATA MAGGIO 2016  
 Via dell'Ardenza 134 e 136 Livorno  
 info@ideamoto.it - www.ideamotolivorno.it

## - segue

da enormi potenzialità in termini di efficientamento, per il quale l'infrastruttura tecnologica e l'innovazione di processo, saranno le sfide più importanti per accrescere la propria competitività."

Repubblica riservata ©

### LASCIA UN COMMENTO

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati \*

Commento

Nome \*

E-mail \*

Sito web

Codice di verifica **YVFL**

Dichiaro di aver letto, e acconsentito, il D.Lgs. 196/2003 [Informarmi sulla Privacy](#) e di autorizzare il trattamento dei miei dati personali

[COMMENTO ALL'ARTICOLO](#)



**SKODA** SIMPLY CLEVER

**SPAZIO.**



**MAI IN ITALIA PER ARRIVARE OLTROVI.**

**NUOVA SKODA. IL CROSSOVER ITALIANO.**

**SCOTTI**

OGGI CON NUOVO MOTORE DE 1.3  
1.3 MULTIJET A 16.999 EURO (IVA  
COMPRESA) CON ALZACRISTALLI RISCALD  
TELEFONO CON TELEFONATA GRATUITA

Via Farquhar 19  
31040  
Tel. 0429 471829

# Un porto da sei milioni di tonnellate nel piano di sviluppo del polo Aferpi

*Piombino, il «masterplan» presentato in commissione consiliare*

di FIORENZO BUCCI

- PIOMBINO -

IL COMUNE di Piombino ha portato all'attenzione generale, attraverso un dibattito pubblico nella quarta commissione consiliare, il Masterplan che riferisce delle attività di Aferpi nel polo industriale. Il documento riassume in una relazione tecnica le indicazioni di massima della nuova società in diversi settori economici di importanza vitale per l'economia del comprensorio. La premessa indica alcune essenziali linee guida, ovvero la ripresa e lo sviluppo della produzione siderurgia attraverso la tecnologia dell'acciaieria elettrica, una risposta alla messa in sicurezza ed alla bonifica delle aree, il totale reimpiego degli occupati nel vecchio ciclo siderurgico, un tentativo di diversificazione delle attività economiche attraverso la creazione di Piombino Logistics, controllata da Aferpi e, infine, la delocalizzazione degli impianti nell'area a nord della città decongestionando le zone più prossime

al centro urbano.

IN QUESTO contesto e nella volontà di sviluppare sinergie positive per il territorio, vengono indicate le linee di azione nei diversi settori. Sono così ribadite le previsioni di dar vita ad una nuova acciaieria ottimizzata fino a due forni elettrici, una metallurgia in siveira e colate continue e un nuovo treno rotaie per un potenzialità di 2-2,2 milioni di tonnellate all'anno per un'occupazione di aree, produttive e di servizio, di 1,2 milioni di metri quadrati. Per ottenere questi obiettivi vengono indicati in modo specifico criteri e soluzioni che vanno dalla massima efficienza, alla limitazione dei costi di esercizio, alle garanzie circa gli standard di sicurezza, all'impiego delle migliori tecnologie, alla volontà di razionalizzare la viabilità stradale e ferroviaria. In particolare il masterplan si sofferma sulle linee di movimentazione che in parte saranno modificate ed in parte anche eliminate nella volontà di ridurre i costi conseguenti ad un totale di movimentazioni di 6 milioni di tonnellate

all'anno.

UN CAPITOLO del documento viene poi dedicato alle «fasce filtro urbane», cioè ad aree (vedi quartiere Cotone o la zona lungo via Portovecchio) con le quali si tenderà a risaldare un legame tra i tessuti urbani interrotto con le opere di industrializzazione del secolo scorso.

QUINDI il discorso sul porto considerato «infrastruttura nevralgica» avviata verso nuovi flussi logistici di cui «beneficerà tutto il comprensorio». Tanto che Aferpi ha offerto la propria disponibilità a favorire il prolungamento della strada 398 fino alla città con un percorso alternativo che, passando per le aree industriali, arriverà al porto attraverso la forcella di via Pisa e via Portovecchio. In più si pone attenzione alle infrastrutture ferroviarie a servizio dello scalo con l'idea che Logistics faccia servizio di trasporto dalla rete nazionale (considerato vantaggioso per il traffico merci l'arretamento dei binari e nuova stazione cittadina) fino alle vecchie e nuove banchine industriali.



MARE E ACCIAIO L'area Aferpi, nelle foto: a sinistra l'ad Fausto Azzi, a destra il presidente Issad Rebrab



I punti

### **Proposta per la 398**

Aferpi ha offerto la propria disponibilità a favorire il prolungamento della 398 con un percorso alternativo per le aeree industriali

---

### **Alta potenzialità**

Previsto lo sviluppo di una metallurgia in siviera e colate continue e un nuovo treno rotaie per un potenzialità di 2-2,2 milioni di tonnellate all'anno

---

**Logistica.** Uno studio commissionato da Unindustria individua i driver di sviluppo per far crescere fatturato e addetti

## Un piano per il porto di Civitavecchia

LAZIO



**Rossel de Forcade**

«Tre driver di sviluppo individuati per il territorio di Civitavecchia, affiancati dal grande potenziale di un'ampia area d'espansione per industria e servizi. Prerogative che, se sfruttate appieno, potranno portare a un aumento consistente del fatturato e degli addetti. Opportunità e numeri sono illustrati in uno studio commissionato a Kpmg da Unindustria Roma, Frosinone, Latina, Rieti, Viterbo e Intitolato significativamente Civitavecchia, città-porto: le linee guida per un piano strategico di sviluppo, presentato a Roma proprio dal presidente

degli industriali Maurizio Stirpe e dal commissario

Pasqualino Monti. All'incontro hanno partecipato anche, tra gli altri, il viceministro alle Infrastrutture, Riccardo Nencini, e Giuseppe Peleggi, direttore delle Dogane. L'incremento del traffici portuali, dovuto anche agli 800 scali delle navi Giralaldi per l'import-export dagli Usa delle auto Fca, rende necessaria, si legge nello studio, la ricerca di ulteriori spazi rispetto a quelli oggi utilizzati.

I principali driver di sviluppo della zona sono stati identificati in alcune attività port related: logistica merci; logistica e servizi passeggeri; Automotive. Ciascuno è valutato rispetto all'impatto che potrebbe avere in termini di fatturato e addetti. Complessivamente i tre driver, opportunamente sviluppati, potrebbero

creare un fatturato diretto in crescita dai 77 milioni attuali a oltre 118 milioni, con 887 addetti contro i 667 attuali e un fatturato indiretto che raggiungerebbe addirittura i 168 milioni dai 72 di adesso, con 1.409 addetti, contro 1.203».

Il tutto grazie anche alla possibilità di Civitavecchia di avere a disposizione un territorio di potenziale espansione, al quale guardano già con interesse una quindicina di aziende, composto da un'area industriale (nella quale sono attive 96 imprese); una zona su cui già esiste un patto territoriale (Porto degli Etruschi), con un volume edificabile di 855mila metri quadrati; un'altra area situata nella località Case Turci (con 116 ettari di zona industriale); un interporto da valorizzare; e la località Poggio Elevato, dove si potreb-

bero realizzare circa 150mila metri quadrati di capannoni. Il piano valuta anche positivamente l'impatto che potrà avere la realizzazione di una zona franca o di una Zes (zona economica speciale). «Riteniamo», ha detto Stirpe «che le potenzialità legate allo sviluppo dell'area intorno al porto di Civitavecchia siano notevoli, non solo per il territorio regionale ma per tutto il centro Italia».

Nencini, da parte sua, ha annunciato che «entro fine mese è in programma l'apertura del tratto della Tirrenica compreso tra Civitavecchia e Tarquinia» e ha ricordato che nell'area vasta intorno allo scalo «andranno a insistere opere di fondamentale importanza: oltre alla Pontina e al completamento della Tirrenica nel tratto verso Livorno, troviamo la Orte-Civitavecchia, per cui sono stati già stanziati 590 milioni».

di ANSA/AGF/STIRPE

# "Il porto di Civitavecchia fondamentale per il Paese"

*Il convegno promosso a Roma da Unindustria è stato l'occasione per ribadire l'importanza strategica dello scalo locale in ottica di rilancio nazionale. L'assessore regionale Fabiani sottolinea la centralità della zona franca. Il commissario Monti: "Mi auguro che non si perda tempo per gli investimenti sull'area retroportuale"*



ROMA - «Civitavecchia è una piattaforma socioeconomica straordinariamente importante per lo sviluppo italiano». Non ha usato mezzi termini il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Riccardo Nencini per sottolineare le potenzialità del territorio e del suo porto. Proprio l'importanza strategica dello scalo locale è stata al centro della conferenza organizzata da Unindustria a Roma "Civitavecchia, la città-porto dell'area metropolitana di Roma" nel corso della quale è stato presentato anche lo studio affidato alla Kpmg dal titolo "Civitavecchia Città-Porto: linee guida per un piano strategico di sviluppo. Il retroporto e lo sviluppo industriale". Nel suo intervento il vice ministro Nencini ha sottolineato che l'area di Civitavecchia, come poche altre aree in Italia ha le caratteristiche centrali dare un segno strategico di piattaforma forte per il trasferimento di persone e merci. Ma, ha puntualizzato, «occorre essere consapevoli che le infrastrutture hanno un senso se hanno un taglio di natura strategica che comporta tempi più lunghi di quelli di una legislatura».

Con l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Guido Fabiani che ha sottolineato come «Civitavecchia rappresenta una delle principali porte dell'Italia sul mare. Una realtà fondamentale del sistema-Italia, il cui rilancio - ha spiegato - è propedeutico a sostenere e far ripartire la crescita del Lazio e del Paese ed è per questo che le politiche regionali che stiamo ponendo in essere prevedono una sempre maggiore sinergia e collaborazione tra istituzioni e diversi livelli di governo. Molto può essere fatto ancora: la città e il suo porto possono essere uno dei fulcri intorno ai quali riorganizzare e ridefinire la competitività del sistema produttivo del Lazio. La valorizzazione, lo sviluppo del porto di Civitavecchia e la sua piena infrastrutturazione, sono le precondizioni indispensabili per la crescita, e l'auspicata realizzazione della zona franca sarebbe un elemento centrale di questo scenario».

## - segue

---

L'auspicio di investimenti rapidi nel retroporto di Civitavecchia è stato espresso dal commissario straordinario dell'Autorità portuale Pasqualino Monti. «Abbiamo ascoltato il vice ministro Nencini che ha detto come Civitavecchia oggi sia per il governo un hub strategico sul quale investire risorse - ha sottolineato - poi anche l'assessore regionale Fabiani ha sottolineato il ruolo che oggi il porto di Civitavecchia riveste nell'ambito del Pil regionale e anche di quello nazionale. E ancora il sindaco Cozzolino che ha voluto rimarcare come il Comune sia disponibile a portare avanti politiche di sinergie con il porto, che indichino nel retroporto l'elemento di sviluppo ulteriore per il porto stesso e l'area circostante. Laddove la competenza è di questi enti, mi auguro che i fatti siano molto rapidi perché purtroppo il mercato non attende e quindi bisogna combattere la burocrazia malata per lavorare più efficientemente. Auspico, quindi, che per questi importanti investimenti nel retroporto non si perda ulteriore tempo e si riesca finalmente a realizzare quella piattaforma che il Paese attende: la piattaforma Lazio che parte dal porto di Civitavecchia e dagli importanti risultati che lo stesso scalo ha saputo conseguire negli ultimi anni». Secondo Monti Civitavecchia, oltre al mercato di Roma, deve guardare oggi all'area vasta del nord, non dimenticando di essere anche il porto dell'acciaieria di Terni. «Quando saranno varate le autorità di sistema portuale, il tavolo di coordinamento a livello centrale saprà fare sintesi dei diversi investimenti che ci sono nelle piattaforme intermodali nel nostro paese - ha concluso Monti - mi auguro che questo avvenga nel più breve tempo possibile perché Civitavecchia ha un importante investimento che è quello della darsena energetica grandi masse container, che è alle porte, e i privati non ci attendono e quindi dobbiamo essere in grado di dare risposte molto celeri».

# Unindustria punta sullo sviluppo della città-porto

*Oggi a Villa Malta a Roma il convegno con Stirpe, Nencini, Monti, Peleggi e Fabiani. Verrà presentato lo studio di Kpmg. Interventi di Atlantia, Anas, Dogane, Adler, Gavio, Grimaldi e Contship*



CIVITAVECCHIA - “Civitavecchia, la città-porto dell’area metropolitana di Roma. Piano strategico di sviluppo: Retroporto, Infrastrutture e Investimenti”.

È questo il titolo del convegno che è stato organizzato da Unindustria e che si terrà oggi alle 9.30, presso la sala Curci di Villa Malta a Roma in via di Porta Pinciana 1.

L’obiettivo dell’incontro, secondo Unindustria, è quello di favorire lo sviluppo ed il rilancio del sistema imprenditoriale, regionale e nazionale.

Il tutto sarà reso possibile evidenziando le prospettive di crescita dell’area industriale e retro-portuale di Civitavecchia e, a tale riguardo, sarà l’occasione per presentare lo studio “il Piano Strategico di sviluppo dell’area vasta di Civitavecchia”, fortemente voluto dall’Associazione.

Durante l’evento verrà presentato lo studio commissionato alla Kpmg sulle potenzialità dell’area vasta retroportuale di Civitavecchia e della costituzione e organizzazione della “Zona franca doganale - porto di Civitavecchia”.

Ad aprire i lavori del convegno saranno Maurizio Stirpe, presidente di Unindustria, e Riccardo Nencini, vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti.

Subito dopo seguirà la presentazione dello studio “Civitavecchia città-porto: linee guida per un piano strategico di sviluppo”, a cura della Kpmg - Technical overview, con Marco Maffei, Jacopo Signorile e Fabio Massimo.

I lavori continueranno con gli interventi di Pasqualino Monti, commissario straordinario dell’Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, e Antonio Cozzolino, sindaco di Civitavecchia, che parleranno delle sinergie istituzionali. Gianfranco Battisti, direttore divisione passeggeri lunga percorrenza e alta velocità, Gennarino Tozzi, direttore progetti infrastrutturali Atlantia, Ilaria Coppa, responsabile pianificazione trasportistica aggiornamento e classificazione rete Anas spa e Giuseppe Peleggi, direttore agenzia delle Dogane e dei Monopoli, parleranno, invece, dell’integrazione infrastrutturale: “link fra infrastrutture materiali e infrastrutture immateriali”.

## - segue

---

A parlare di cosa serve per investire, saranno invece: Paolo Scudieri, presidente Adler group, Rino Canavese, responsabile porti e logistica gruppo Gavio, Costantino Baldissara, direttore commerciale Grimaldi group e Marco Simonetti, vice president Contship Italia.

Una tavola rotonda con le testimonianze di alcune delle principali aziende del settore delle Infrastrutture e della logistica industriale presenti sul territorio.

A concludere l'evento sarà Guido Fabiani, assessore allo sviluppo economico e attività produttive Regione Lazio.

L'incontro sarà moderato da Sebastiano Barisoni di Radio 24.

Il workroom, organizzato e fortemente voluto dall'Unione degli industriali e delle imprese, vedrà, inoltre, gli interventi delle maggiori aziende associate ad Unindustria, che forniranno uno spaccato sui modelli e visioni di sviluppo nell'ambito del percorso di crescita del territorio di interesse.

Un appuntamento importante, quello di oggi, per scoprire le prospettive future del territorio Civitavecchiese.

# Unindustria rilancia: il futuro è nel terminal container



CIVITAVECCHIA - «Abbiamo puntato un anno fa su questo quadrante e lo testimonia l'aver aperto una sede all'interno della città e vicina alla Autorità portuale perché riteniamo che le potenzialità che sono legate allo sviluppo di Civitavecchia sono notevoli e a mio avviso non solo per il territorio regionale, ma anche per tutta l'area del centro Italia». Questo quanto ribadito dal presidente di Unindustria Maurizio Stirpe nel corso del convegno a Roma.

«Certamente c'è da completare la fase relativa alla costruzione delle infrastrutture occorrenti - ha aggiunto - e naturalmente bisogna creare quelle condizioni e quel clima favorevoli affinché ci siano degli insediamenti produttivi, relativi al settore manifatturiero. Ritengo tuttavia che ci siano le condizioni per uno sviluppo concreto, c'è la vicinanza a Roma, c'è la vicinanza al porto hub di Fiumicino e Civitavecchia già gode del primato dal punto di vista del traffico crocieristico. E ancora c'è la presenza di un costruttore di automobili importantissimo come Fca e c'è, infine, un investimento programmato per la nuova piattaforma relativa alla costruzione del nuovo terminal container e proprio lì è il futuro, è dove si potrà polarizzare una buona dose di sviluppo per il nostro territorio regionale».

## **Porto Civitavecchia: Fabiani, siamo principale porta sul mare. Stirpe, rilancio propedeutico per ripartenza Lazio e Italia**

Author : com

Date : 3 marzo 2016



(FERPRESS) – Roma, 3 MAR – "Civitavecchia rappresenta una delle principali porte dell'Italia sul mare. Una realtà fondamentale del sistema-Italia, il cui rilancio è propedeutico a sostenere e far ripartire la crescita del Lazio e del Paese ed è per questo che le politiche regionali che stiamo ponendo in essere prevedono una sempre maggiore sinergia e collaborazione tra istituzioni e diversi livelli di governo". Lo ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo Economico e Attività Produttive della Regione Lazio, Guido Fabiani, nel quadro del convegno "Civitavecchia la città-porto dell'area metropolitana", organizzato da Unindustria a Roma.

"Civitavecchia ha già oggi alcuni punti di forza qualificanti: il porto si trova a breve distanza dalla Capitale, gode di una serie di collegamenti importanti, alcuni già attivi, altri in corso di completamento, ed è in grado di offrire servizi all'avanguardia che nel turismo fanno la differenza – ha continuato l'assessore – Lo scalo portuale della città ha incrementato la capacità di intercettare flussi croceristici e turistici per indirizzarli non solo verso Roma, ma anche verso tutti i territori del Lazio e le isole del Mediterraneo. Molto può

## - segue

---

essere fatto ancora: la città e il suo porto possono essere uno dei fulcri intorno ai quali riorganizzare e ridefinire la competitività del sistema produttivo del Lazio. Ed è in quest'ottica che vanno visti gli interventi programmati dalla Regione, sia in termini di interventi diretti sia di predisposizione delle condizioni per fare realizzare gli investimenti previsti da altri enti e istituzioni. La valorizzazione, lo sviluppo del porto di Civitavecchia e la sua piena infrastrutturazione, infatti, sono le precondizioni indispensabili per la crescita, e l'auspicata realizzazione della zona franca sarebbe un elemento centrale di questo scenario".

"Detto questo, giova ricordare che il sito portuale della città è al centro di una notevole attenzione da parte del mondo imprenditoriale – ha aggiunto Fabiani – una situazione che fa ben sperare: infatti, nel quadro della Call for proposal per la reindustrializzazione del Lazio lanciata nei mesi scorsi (e che ha fatto registrare 173 proposte formulate in partenariato da oltre 1.000 soggetti per un volume di investimenti potenziali di 2,3 miliardi) è stata notevole la qualità delle proposte ricevute che riguardano lo sviluppo dell'area di Civitavecchia, del porto e del retroporto. Penso ad esempio alle idee basate sullo sviluppo dei sistemi di sicurezza e della logistica dei trasporti, tutte proposte di intervento molto indicative, alle quali si devono aggiungere i tantissimi altri progetti che, seppure posti in territori o settori non direttamente collegati con il porto, con lo sviluppo di quest'ultimo dialogano strettamente: idee sul turismo 2.0, rivolte a Roma e alla zona nord del Lazio, sviluppo delle applicazioni Ict per la logistica e la distribuzione, l'economia del mare ecc."

"L'impressione è che tutto il territorio si stia mettendo in movimento, con sollecitazioni a cui la Regione non mancherà di rispondere".

"Abbiamo puntato un anno fa a questo quadrante e lo testimonia l'aver aperto una sede all'interno della città e vicina alla Autorità portuale - lo ha detto il presidente di Unindustria Maurizio Stirpe a margine della conferenza - perché riteniamo che le potenzialità che sono legate allo sviluppo di Civitavecchia sono notevoli e a mio avviso non solo per il territorio regionale, ma anche per tutta l'area del centro Italia".

"Certamente c'è da completare la fase relativa alla costruzione delle infrastrutture occorrenti - ha aggiunto Stirpe - e naturalmente bisogna creare quelle condizioni e quel clima favorevoli affinché ci siano degli insediamenti produttivi, relativi al settore manifatturiero. Ritengo tuttavia che ci siano le condizioni per uno sviluppo concreto, c'è la vicinanza a Roma, c'è la vicinanza al porto hub di Fiumicino e Civitavecchia già gode del primato dal punto di vista del traffico crocieristico. E ancora c'è la presenza di un costruttore di automobili importantissimo come Fca e c'è, infine, un investimento programmato per la nuova piattaforma relativa alla costruzione del nuovo terminal container e proprio lì è il futuro, è dove si potrà polarizzare una buona dose di sviluppo per il nostro territorio regionale".



# Merci, servizi ed automotive: ecco i driver di sviluppo



CIVITAVECCHIA - Tre principali driver di sviluppo per fare di Civitavecchia la città-porto dell'area metropolitana di Roma: merci, logistica e servizi passeggeri, automotive. Un piano strategico che punta sulla "economia del mare", uno dei macro progetti di Unindustria che può costituire una leva fondamentale per il rilancio dell'imprenditorialità laziale e, conseguentemente, del mercato del lavoro. Un percorso di azioni congiunte e sinergiche tra Unindustria e gli enti pubblici di riferimento, quali l'Autorità portuale e il Comune di Civitavecchia, per massimizzare le possibilità di sviluppo dell'area vasta. Opportunità e numeri racchiusi nello studio commissionato alla società Kpmg. Si parte dai record nelle crociere, con un 2016 che farà segnare un traffico pari a 2,3 milioni di passeggeri (+6% rispetto al 2014) e dal traffico auto Fca per l'America per sottolineare la necessità di trovare ulteriori spazi rispetto a quelli attualmente utilizzati. La zona retroportale rappresenta un tesoro per il territorio. La logistica delle merci, in un futuro anno medio a regime potrebbe avere, secondo lo studio, un impatto diretto di fatturato con 33 milioni di euro e 151 addetti e un impatto indiretto con un fatturato di quasi 51 milioni di euro e 175 addetti. L'Automotive potrebbe aumentare il fatturato nell'impatto diretto dai 26 milioni attuali a 29, con 73 addetti invece di 66, e nell'impatto indiretto da 31 a 43 milioni di euro con 109 addetti invece di 79. In tutto questo si inserisce anche il progetto della zona franca o economica speciale che garantirebbero il rilancio concreto del retroporto.



## Porto Salerno, al via il servizio Europe Australia Express

Collegamenti settimanali anche verso Cina e India

03 marzo, 12:06

(ANSA) - SALERNO, 03 MAR - Parte dal porto di Salerno il nuovo servizio di linea fullcontainer EAX (Europe Australia Express) che collegherà settimanalmente Nord Europa, Mediterraneo, Australia, Cina ed India. Ad annunciarlo il presidente di Sct S.p.A, Agostino Gallozzi nel corso della conferenza stampa che si è tenuta negli Uffici del Terminal Sct SpA, nel porto salernitano. "Le compagnie di navigazione C.M.A.-C.G.M., francese, ed Hapag Lloyd, tedesca, tra le più grandi ed importanti al mondo, in joint, - spiega Gallozzi - hanno definito l'intesa operativa con Salerno Container Terminal SpA (Gruppo Gallozzi SpA)". In totale, 13 navi full container (6 della Hapag Lloyd e 7 della CMA-CGM) effettueranno scali a: Salerno, Tilbury, Amburgo, Rotterdam, Le Havre, Fos, Genova, Damietta, Pointe des Galets, Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Singapore, Port Kelang, Chennai, Colombo, Cochin, Damietta, Malta, Salerno, Tilbury.

"Con il nuovo servizio diretto - rimarca il presidente - si consolida la vocazione internazionale d'ol-treoceano del porto di Salerno, con la partecipazione ai grandi flussi di merci in provenienza, non solo dall'Australia, ma in primo luogo da tutto il territorio cinese, tramite il porto di Singapore e da porti strategici come Port Kelang (Malesia), Chennai (Madras), Colombo (Sri Lanka), Cochin (India). Il Centro-Sud Italia sarà, quindi, collegato con i mercati in grande crescita dell'area Australia, Sud Est Asiatico ed India. Dal punto di vista dell'export, lo scalo settimanale incrementerà le opzioni di imbarco da Salerno per i mercati - particolarmente interessanti per il comparto agro-alimentare - di Inghilterra, Olanda, Germania, Francia, Paesi Scandinavi, Baltici e Russia. Anche per l'Australia, le aziende esportatrici potranno ora beneficiare di un servizio senza trasbordi, con approdi diretti nei porti di Fremantle, Melbourne, Sydney ed Adelaide. Il porto di Salerno - spiega ancora il presidente Gallozzi - sta vivendo una rilevante crescita, se si analizzano i dati che vanno dal 2010 al 2015. In cinque anni si è registrato un incremento del 32% per quanto riguarda il totale delle merci movimentate, rendendo Salerno il sesto porto tra quelli italiani; i contenitori, hanno registrato un +53% raggiungendo gli oltre 359mila teus che aumenteranno con questi nuovi traffici. Incrementi anche nei veicoli nuovi, commerciali e passeggeri".



## Porti: Gallozzi, in Campania due autorità portuali

'No a differenze con altre regioni dove fatto altrettanto

03 marzo, 12:28

(ANSA) - SALERNO, 03 MAR - "Oggi vi è consapevolezza che se altre regioni d'Italia, come la Liguria, la Puglia e la Sicilia hanno mantenuto due autorità portuali, anche la nostra regione dovrebbe fare altrettanto. Se vi sono dei principi, questi devono valere ovunque". A dirlo il presidente di Sct S.p.A, Agostino Gallozzi, in merito alla questione dell'accorpamento degli scali Salerno-Napoli, a margine della conferenza di presentazione del nuovo servizio di linea fullcontainer EAX (Europe Australia Express). "La lotta della Campania e dunque non solo di Salerno - rimarca Gallozzi - dovrebbe essere quella di mantenere due autorità portuali anche nella nostra regione.

Se ci sono riusciti altrove, valutando che questa scelta fosse più coerente con la crescita, lo sviluppo e la competitività, io penso che possa avvenire anche qui". Gallozzi ribadisce la sua volontà a non lasciare questa città. "C'è un legame fortissimo - dice - tra noi come impresa e la città di Salerno; d'altra parte la nostra azienda si chiama proprio Salerno Container Terminal. Siamo presenti a Salerno dal '52 e ci saremo per tanti altri anni. Le imprese come la nostra, però, devono essere accompagnate da un sostegno istituzionale che favorisca non soltanto l'insediamento ma anche il mantenimento e lo sviluppo delle attività che sono la premessa per l'occupazione, altrimenti è tutto inutile. Noi abbiamo nella realtà dei fatti la nostra forza. Con il percorso che stiamo compiendo, ovvero di essere sempre più forti sul mercato internazionale, credo che nessuno potrà mettere in discussione la nostra permanenza a Salerno. Noi qui occupiamo 300 persone".

Il presidente, poi, sottolinea che: "Questa ipotesi di riforma era partita in maniera non completamente compresa e quindi, forse, all'inizio c'è stato un certo livello di disattenzione rispetto alla reale portata di questa riforma. Oggi invece viene esaminata in piena consapevolezza e quindi tutti i livelli sono allertati affinché anche in Campania si abbia una portualità forte che sia molto competitiva e coerente". Gallozzi, nella sua veste anche di presidente di Assotutela, si sofferma pure sulla recente interrogazione di qualche giorno fa presentata dal parlamentare Tino Iannuzzi. "Il vice ministro ha risposto in maniera molto confusa, confondendo, appunto, quello che dice la legge attuale con ciò che dovrebbe dire la legge domani. In realtà si tratta di una non risposta che purtroppo ha evidenziato il livello di mancata conoscenza del tema che è molto preoccupante. Provo un certo livello di fastidio e irritazione".(ANSA).



## «Taranto, gara inutile senza le opere» / IL COLLOQUIO

Genova - Il bando bocciato dal vice direttore generale di Tct, Giancarlo Russo. Il completamento nel 2017 promesso dall'Authority è considerato irrealistico.

Genova - «**Sono molto perplesso** sul fatto che il terminal sia pronto per la data indicata sul bando»: a parlare è **Giancarlo Russo**, vice-direttore generale del terminal Tct di Taranto, attualmente in liquidazione. Il commento riguarda un **passaggio del bando** appena pubblicato dall' Autorità portuale di Taranto, **che rimette in gara la concessione che era di Tct al molo Polisettoriale** e che garantisce per il principio 2017 ammodernamento delle banchine, dragaggio fino a 16,5 metri, nuova diga foranea. Oggetto del nuovo bando, uscito sulla Gazzetta Ufficiale dello scorso 22 febbraio, è la «occupazione ed uso totale o parziale del Compendio nello stato di fatto in cui si trova». La concessione sarà finalizzata allo «sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori con servizi di linea oceanici/feeder unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro». Per molo Polisettoriale si intende un'area di circa cento ettari di superficie **con una banchina d'ormeggio di circa 1,8 chilometri più altri 300 metri con fondali compresi**, allo stato attuale, fra 14 e 15,5 metri.

**La scadenza entro cui presentare le offerte, originariamente prevista all'8 aprile 2016, è stata prorogata al 29 aprile** «in considerazione dell'oggetto dell'affidamento e della sua complessità ed al fine di garantire la massima partecipazione alla procedura anche di operatori extra Ue». La questione occupazionale è una delle più spinose. Il terminal ha 539 lavoratori in cassa integrazione per 12 mesi, che il prossimo 11 settembre rischiano di trovarsi senza contratto. Per questo interessa capire se questo bando è davvero appetibile per gli investitori.

## - segue

---

I tre soci di Tct (il gruppo terminalistico Hutchison Ports di Hanog, con il 50 per cento; la compagnia marittima Evergreen di Taiwan, con il 40 per cento; il gruppo italiano Maneschi, con il 10 per cento) erano già titolari di una concessione, a cui hanno rinunciato in anticipo rifiutando di fatto di soddisfare le richieste fatte loro dall'Autorità portuale. Si tratta di un precedente preoccupante, perché significa che i tre soci hanno ritenuto che in tempi brevi l'area non poteva portare loro reddito sufficiente. «Con l'accordo del 2012 a palazzo Chigi fra Tct, governo e Autorità portuale - ricorda Russo - ci era stato garantito che le opere per il rafforzamento del terminal sarebbero state completate nel maggio 2014. Cosa che non è avvenuta».

Il nuovo bando introduce condizioni favorevoli che cambiano le carte in tavola rispetto alla vecchia concessione firmata da Tct nel 1998? La risposta di Russo è negativa. «Rispetto al 1998 - premette il capitano, che ha cominciato la sua carriera in Msc e che recentemente è stato inserito nella terna dei candidati degli enti locali alla nomina a presidente dell'Autorità portuale - c'è una sola novità formale: l'equipaggiamento, come gru, transtainer e mezzi gommati, acquistati da Tct e, dopo la revoca della concessione, rilevati dall'Autorità portuale, che li ha compresi nell'offerta. Per il resto è un'offerta standard, anche il canone è adeguato. La cosa importante è mantenere la tempistica». Pensa che il bando non sia veritiero? **«A pagina 3 del documento descrittivo si dice che gli interventi di adeguamento e modernizzazione termineranno a cavallo fra 2016 e 2017. Siamo a marzo del 2016 e soltanto una parte della banchina è quasi completa. Di qui la mia perplessità».** Perplessità che si estende anche all'ipotesi spezzatino: «Se si vuole un terminal container da 2 milioni di teu, serve tutta la banchina disponibile, anche i 550 metri che attualmente sono al servizio delle rinfuse».

BATTISTELLO SI DÀ 12 MESI PER DECIDERE CHE FARE SUL MEDCENTER TERMINAL

## Un anno per Gioia Tauro

Mentre in Calabria calano i volumi, Contship Italia guarda all'Alto Adriatico, alla Piattaforma Europa a Livorno e lavora a un nuovo sito a Bandar Abbas in Iran

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**I**l 2016 sarà un anno di profondi cambiamenti per Contship Italia. Dopo un 2015 in chiusura scarna, la controllata italiana del gruppo Eurokai le scorse settimane ha rivoluzionato il vertice. C'è stato l'addio di Domenico Bagalà (ad del terminal container di Gioia Tauro) e il dirottamento di Marco Simonetti al nuovo ruolo di vicepresidente responsabile per lo Sviluppo e la Riorganizzazione del gruppo. La responsabilità dei terminal marittimi (Gioia Tauro, Cagliari, Algeciras, Valencia, Port Said, Damietta, Piraeo, i cambiamenti sono stati unanimi. Gioia Tauro è ben posizionata, ma se i volumi sono andati giù molto è dipeso dal rallentamento del Far East. La frenata di un Paese come la Cina si sente.

**Domanda.** C'è chi dice che la rivoluzione al vertice di Contship Italia sia una bocciatura del lavoro di Marco Simonetti. È così?

**Risposta.** No. Simonetti dovrà seguire da vicino il progetto in Iran del porto di Bandar Abbas. Un incarico molto impegnativo. Contship d'altronde deve crescere e ci sono giovani in azienda che vogliamo fare emergere.

**D.** Le sorti del terminal di Gioia Tauro, dove i movimenti sono calati del 14% nel 2015, si possono risollever?

**R.** A Gioia Tauro la situazione è cambiata molto negli ultimi anni. Il terminal non è facile e le regole italiane sono complicate. Il Medcenter Terminal è un proget-



Cecilia Eckelmann Battistello

to iniziato nel 1975 ma negli anni successivi sono emersi altri scali concorrenti come Taranto, Cagliari, Algeciras, Valencia, Port Said, Damietta, Piraeo. I cambiamenti sono stati unanimi. Gioia Tauro è ben posizionata, ma se i volumi sono andati giù molto è dipeso dal rallentamento del Far East. La frenata di un Paese come la Cina si sente.

**D.** Lei resta ottimista sulle attività di Contship nel terminal italiani?

**R.** Il gruppo è ben posizionato sul mercato. Sono positiva anche su Gioia Tauro, perché le portacontainer sempre più grandi da 20 mila Teu, dovranno scegliere di toccare i porti che garantiscono alta produttività al giusto prezzo. Vedo però il costo del lavoro aumentare in Italia ogni anno sempre più, mentre è auspicabile che le prestazioni di Gioia Tauro migliorino.

**D.** Se il calo dei volumi a Gioia Tauro dovesse proseguire sono previsti tagli di personale e di investimenti?

**R.** La razionalizzazione è inevitabile e già da anni ricorriamo alla cassa integrazione. Per il resto voglio vedere come andrà il 2016, anno di grandi cambiamenti tra alleanze e fusioni.

**D.** Come si esce da questa cronica difficoltà per i terminal portuali e vettori marittimi?

**R.** Le linee marittime devono riempire le navi, così aumen-

tano i noli e pagheranno meglio anche i servizi portuali.

**D.** Guardate a nuovi progetti? E in quali aree di mercato?

**R.** Cerchiamo sempre nuove opportunità. Guardiamo all'Alto Adriatico e, insieme a Eurogate (che controlla Contship Italia, ndr), anche all'Africa Occidentale, e all'Iran. Guardiamo anche alla Piattaforma Europa a Livorno. Tuttavia è un progetto enorme e due nuovi terminal, considerando anche Civitavecchia, così vicini fra loro sono troppi.

**D.** Vi interessa anche il porto offshore di Venezia?

**R.** Lo ritengo un progetto folle. Che senso ha creare un porto di quelle dimensioni a quei costi quando c'è uno scalo come Trieste poco distante e con fondali naturali di 18 metri? Venezia a mio parere deve rimanere una città per l'arte e dunque per il mercato delle crociere. (riproduzione riservata)

