



Dai Porti:

Trieste:

"...Record per treni e contenitori nei primi dieci mesi a Trieste..."
(Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...AdSp contro Ente Camerale sul futuro di Chioggia..." (Messaggero Marittimo)

"...Musolino risponde al presidente di SAVE su futuro della crocieristica..." (Ferpress)

"...Unioncamere del veneto cambia assetto..." (Gazzetta Marittima)

"...440 milioni di euro per il piano di Venezia e Chioggia..." (Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Ponti Colombo e Assereto inagibili..." (Repubblica)

"...Comune pronto ad azioni legali contro Correttivo Porti..." (Ansa)

"...Su Bettolo vogliamo accelerare..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Economia marittima e chances..." (Gazzetta Marittima)

"...Bece lascia la guida del Terminal darsena Toscana..." (Informazioni Marittime, Informatore Navale, Ansa)

Salerno:

"...Incidente mortale nel porto di Salerno..." (The Medi Telegraph, Informatore Navale)

Brindisi:

"...Cuomo rappresenterà la città nell'Autorità Portuale..." (Newspam)

"...Arrivano le Zes del Nord..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Focus: I sindacati spingono per uscita anticipata dei portuali. (The Medi Telegraph, Repubblica, Informatore Navale)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20 DICEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

Record per treni e contenitori nei primi dieci mesi a Trieste

TRIESTE - Il porto di Trieste ha stabilito il nuovo record di treni e container movimentati. Secondo le statistiche diffuse dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, infatti, anche nella seconda parte di quest'anno è stato confermato il trend positivo che sta caratterizzando i traffici del porto giuliano. Sono stati 7.147 i treni movimentati tra Gennaio e Ottobre, con una crescita del 13,86% rispetto allo stesso periodo del 2016, mentre nel solo mese di Ottobre ne sono stati lavorati 822, dato record mensile per lo scalo. Nei primi dieci mesi dell'anno vi è stato un aumento dei volumi totali di traffico del 4,66% sul medesimo periodo del 2016, con 51.137.967 tonnellate di merce trattata. Incremento a doppia cifra dei container (+ 26,62%) che toccano quota 513.899 teu. Ovviamente soddisfatto dei risultati ottenuti, il presidente dell'AdSp, Zeno D'Agostino, ha dichiarato: «L'eccellente performance dei container è un risultato senza precedenti per il porto, tanto che già ad Ottobre abbiamo superato il totale dell'anno 2016 (486.462 teu) ed il record del porto di Trieste del 2014 di 506.019 teu. Con questo trend di crescita prevediamo di raggiungere per la prima volta i 600.000 teu a fine anno». «Sono volumi non paragonabili ai porti Nord europei, - ha sottolineato D'Agostino - ma dimostrano una dinamicità e una vivacità senza precedenti in atto nello scalo». Il presidente ha quindi concluso la sua analisi sottolineando che «al di là del risultato dei container, siamo un porto multisettoriale, con una forte vocazione ferroviaria e importanti margini di crescita: oltre ai numeri, in questo momento la nostra solidità si misura soprattutto sulla capacità di attrarre compagnie armatoriali e investitori internazionali interessati al nostro sviluppo in ambito logistico e industriale». Buona la performance degli altri comparti: merci varie (+ 13,92%), ro-ro (+ 3,99%) con 250.325 unità transitate. In aumento anche le rinfuse liquide (+ 2,65%), mentre le rinfuse solide segnano un - 20,76%. Positivi tutti i dati del singolo mese di Ottobre rispetto allo stesso mese del 2016: movimentazione totale (+ 11,64%), container (+ 40,03% teu), merci varie (+ 12,92%), comparto ro-ro (+ 0,66%), rinfuse liquide (+ 9,90%), rinfuse solide (+ 42,60%).

AdSp contro Ente Camerale sul futuro di Chioggia

VENEZIA - Il passaggio di consegne per la gestione del porto di Chioggia, è stato al centro dell'incontro tra l'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico settentrionale e la Camera di Commercio di Venezia e Rovigo che si è tenuto ieri. Una riunione che l'Authority di Venezia definisce «dai toni aspri» nel corso della quale «la Camera di Commercio si è permessa di presentare, senza alcun fondamento giuridico e senza alcun rispetto istituzionale, un atto di diffida all'AdSp».

La Camera di Commercio avrebbe adottato una delibera - mai trasmessa all'AdSp - nella quale si chiede che il porto paghi ad Aspo un corrispettivo economico per entrare in possesso delle aree del porto di Chioggia, aree acquistate, secondo il porto, «salvo prova contraria, con soldi pubblici, e richiedendo di assorbire tutto il personale di Aspo». «Per l'ennesima volta è stato inscenato un teatrino sulla pelle delle imprese e delle attività economiche clodiensi che aspettano da tempo risposte chiare sul futuro dello scalo» ha dichiarato il presidente Pino Musolino uscendo dalla riunione. L'Autorità di Sistema ha da tempo chiesto chiarimenti al Ministero sulla gestione del porto di Chioggia e sta attendendo che vengano fatti i dovuti passaggi a norma di legge per poter pienamente prendere possesso delle aree e iniziare a governare rapidamente il porto che da troppo tempo assiste solo a corposi cali di traffico e inadempienze nella gestione delle aree. «Per l'ennesima volta abbiamo avuto la conferma che Aspo e Camera di Commercio non intendono collaborare con noi per la crescita e lo sviluppo del porto di Chioggia - ha concluso - ma stanno solo mettendo in atto una strategia speculativa che causa inoltre la paralisi dello scalo e ulteriore spreco di denaro pubblico».

AdSP Adriatico Settentrionale: Musolino risponde al presidente di SAVE su futuro della crocieristica a Venezia

(FERPRESS) – Venezia, 19 DIC – “Enrico Marchi ha espresso chiaramente la sua opinione ieri, peccato che si basi su preconcetti e sull’intenzione – apparentemente e con obiettivi poco chiari – di gettare benzina sul fuoco circa una situazione dibattuta da troppo tempo e che finalmente sta trovando soluzione”.

Lo ha dichiarato il Presidente del’AdSP Adriatico Settentrionale, Pino Musolino. “Non è accettabile che dopo oltre 5 anni di attese dal Decreto Clini-Passera, di dibattiti e mancate decisioni sulla crocieristica a Venezia si punti il dito verso chi, in pochi mesi, è riuscito a far riunire il Comitato perché si indicasse un percorso chiaro e condiviso. Un percorso che guarda al mercato e che tutela anche la Marittima.

Alla domanda di Marchi su quanto tempo ci vorrà? Rispondo che servirà il tempo necessario, secondo le procedure e le norme dell’ordinamento. Troppi progetti sono stati tracciati sulla carta e si sono poi dissolti, troppe illusioni sono state nel passato date al comparto della crocieristica, alle imprese dell’indotto e ai lavoratori con il solo risultato di creare false aspettative e dibattiti sterili”.

“L’Autorità di Sistema Portuale sta predisponendo i progetti sia per la manutenzione del Canale Vittorio Emanuele, che sarà sottoposto alla verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, sia per il nuovo terminal di Marghera sul quale – è bene chiarirlo – si terrà conto di tutti i contributi progettuali esistenti senza averne sposato nessuno, si terrà conto della proprietà delle aree senza attuare speculazioni, si terrà conto della sua realizzazione senza limitare gli altri traffici portuali, perché come obiettivo ultimo abbiamo chiaramente la massimizzazione dell’interesse collettivo.

Si terrà conto di tutto, di ogni aspetto ambientale, sociale e non ultimo anche economico, ne sia pur certo Marchi. Tutte rassicurazioni certamente non necessarie ma che speriamo possano essere utili per non dare adito a ulteriori e inutili accuse strumentali”, conclude Musolino.

Unioncamere del Veneto cambia assetto

VENEZIA – La riforma delle Camere di Commercio, voluta dal governo dell'ex presidente del Consiglio Matteo Renzi, sta modificando profondamente la struttura e i compiti del sistema camerale. Anche in Veneto si sono prese importanti decisioni, come ad esempio gli accorpamenti delle Camere di Commercio di Venezia-Rovigo e quello di Treviso-Belluno.

Un'ulteriore novità è la riorganizzazione dell'Unione regionale: dal 2018 verrà infatti abolita la figura del segretario generale dedicato, che verrà sostituito da uno dei segretari delle cinque Camere associate a rotazione.

Per questo, dopo più di vent'anni, da dopodomani 22 dicembre lascerà l'incarico il dottor Gian Angelo Bellati, attuale segretario di Unioncamere del Veneto. "Al dottor Bellati – scrive il presidente di Unioncamere Veneto Giuseppe Fedalto – va il nostro ringraziamento per l'importante lavoro svolto, l'impegno e i risultati raggiunti. Grazie a Bellati e al suo staff, l'Unione regionale è cresciuta e ha raggiunto traguardi di eccellenza, in particolare nell'ambito del Centro studi e in quello della progettazione europea con Eurosportello Veneto. A lui va il mio più sincero augurio nell'affrontare le nuove sfide lavorative".

La nuova Unioncamere del Veneto dovrà affrontare, da un lato, una modifica degli obiettivi istituzionali, dall'altro mettere a disposizione delle Camere provinciali nuovi servizi di coordinamento. L'impegno sarà favorire questi importanti cambiamenti con un'attenzione particolare alle risorse umane, nonostante le difficoltà e i tagli imposti dalla Riforma Renzi.

440 milioni di euro per il piano di Venezia e Chioggia

VENEZIA – Con la costituzione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che comprende i porti di Venezia e Chioggia, si è creato un unico sistema per quello che storicamente veniva definito il “Porto Laguna di Venezia”, ovvero per un unico contesto geografico, ambientale e, ancor più con la costituzione della Città Metropolitana, sociale ed economico.

L’Authority ha presentato in questi giorni un unico Piano Operativo Triennale per servire in modo complementare ciascun porto con le proprie caratteristiche e specificità in un mercato di fatto geograficamente omogeneo. Gli investimenti previsti superano i 440 milioni di euro.

Nell’ultimo quinquennio i traffici merci totali del Porto di Venezia si sono attestati intorno ai 25milioni di tonnellate con un calo di circa il 15% rispetto al livello pre-crisi (2008), mentre il traffico passeggeri, si è attestato nel 2016 a circa 1,7 milioni, registrando negli ultimi anni un leggero calo dovuto alle limitazioni imposte all’ingresso delle navi da crociera. A tali traffici vanno ad aggiungersi quelli del Porto di Chioggia, caratterizzati, in particolar modo, da rinfuse solide e merci in colli, con un volume medio dell’ultimo quadriennio pari a 1,6 milioni di tonnellate.

Una delle principali motivazioni della riduzione del traffico merci del Porto di Venezia risiede nella repentina flessione, osservabile nel settore delle rinfuse liquide, dovuta principalmente alla cessazione degli arrivi di petrolio greggio derivanti dalla trasformazione della raffineria Eni in bio-raffineria e della raffineria IES di Mantova in deposito.

Nonostante il calo complessivo, le merci in colli, composte da traffico ro-ro, merci varie e container, hanno mantenuto la loro quota di mercato trainate dalla forte e costante crescita del segmento container che al termine del 2016 ha fatto registrare un +7,7% rispetto all’anno precedente. In leggera crescita, nell’ultimo triennio, l’andamento delle rinfuse solide.

-segue

Per le crociere, Venezia soffre di limitazioni del tonnellaggio delle navi ma una soluzione composita Terminal crociere Marghera-Vittorio Emanuele-Marittima potrebbe invertire la tendenza. Per quanto concerne lo sviluppo del porto di Chioggia, negli ultimi 5 anni, sono stati investiti circa 2,5 milioni per la realizzazione del complesso multifunzionale e facility dedicate al traffico crocieristico. Tenendo conto dei limiti previsti dal piano regolatore Gottardo, 7 m di pescaggio lungo il canale di ingresso al porto, le poche navi che finora hanno ormeggiato e che salvo adeguamenti potranno ormeggiare, appartengono ai segmenti "budget", "luxury" e/o di nicchia. Il porto di Chioggia potrebbe ambire quindi ad un mercato potenziale di qualche decina di migliaia di crocieristi/anno. Per valorizzare l'accesso del crocierista alla città storica è indispensabile una riqualificazione e razionalizzazione dei percorsi e degli spazi di attesa, che disegni anche la mobilità pedonale, ciclabile riducendo i tempi complessivi di spostamento.

Ponti Colombo e Assereto "inagibili"

GIUSEPPE FILETTO

Forse già da domani - o al massimo fra un paio di giorni, l'Autorità di Sistema (ex Autorità Portuale), la Capitaneria di Porto e Stazioni Marittime firmeranno un'ordinanza congiunta, con la quale si vieterà l'attracco ai traghetti ed alle crociere.

La chiusura dei due pontili è una tegola sui vertici portuali ed alle attività del ramo passeggeri. Soprattutto per Stazioni Marittime che già da oltre tre mesi vede l'innattività di Ponte Andrea Doria, collassato il 30 agosto scorso, costretta a traslare gli attracchi più a ponente. Adesso, con gli altri

due moli chiusi, la società si troverà a gestire una situazione difficile. Anche se Edoardo Monzani, direttore generale di Stazioni Marittime, getta acqua sul fuoco, fa sapere che "si tratterà di fare dei lavori di consolidamento delle banchine" e "questo non creerà alcun disservizio ai traghetti in arrivo e in partenza, soprattutto perché le opere saranno compiute durante il periodo invernale, quindi di minore movimentazione dei passeggeri e dei mezzi diretti alle Isole". Si vedrà.

Certo è che il più grande porto del Mediterraneo (nel 2016 ha registrato l'attracco di 6629 navi) si sgratola a nemmeno dieci anni

dalla sua ristrutturazione, all'epoca affidata a Coop-Sette, impresa edile oggi però in liquidazione coatta, ed alla quale l'Autorità difficilmente potrà chiedere la riparazione del danno o il risarcimento. E però in ambienti portuali si lamenta che "da oltre 5 anni non si fa più manutenzione all'interno del porto, tantomeno si provvede al dragaggio dei fondali".

Il dissesto di Ponte Colombo e di Ponte Assereto - e il rischio che possano fare la medesima fine di Ponte Doria, sprofondato di almeno mezzo metro - è venuto fuori dallo screening disposto nelle scorse settimane dall'Autorità di Sistema e dalla Sezione Tecnica (Sicurezza della Navigazione) di Capitaneria di Porto. I tecnici hanno "radiografato" tutte le banchine e nei due pontili interessati "sono stati rilevati sgrottamenti alla base delle scasse". Tradotto: erosioni macroscopiche, provocate dai vortici delle eliche, che minano la stabilità dei cassoni di ce-

mento armato su cui poggiano i pontili. Dal punto di vista operativo si dovranno riempire le fondamenta con massi "guardiani", dentro i quali, per rinforzarle, verrà pompato cemento.

I due pontili, a quanto pare più che a rischio, seguono di qualche giorno il distacco di una bitta - la robusta e bassa colonna a fungo fissata sulle banchine - da Ponte dei Mille, durante la manovra di attracco della Msc Meraviglia. Poi c'è un altro precedente, sempre sul medesimo ponte, inaugurato nel settembre 2011: una fessura che si è aperta nei primi giorni di ottobre, al momento di piccole dimensioni, ma che fa temere il peggio. Ancora, più indietro nel tempo (il 15 ottobre 2012) sono affondati cinquanta metri di banchine a Calata Zingari e da più di cinque anni sono inutilizzate. L'area, comunque, era già transennata da giorni, proprio per iniziare una serie di lavori di consolidamento.

Comuni pronti ad azioni legali contro 'Correttivo porti'

Vieta presenza di sindaci o loro delegati in Comitati gestione

(ANSA) - GENOVA, 19 DIC - L'Anci è pronta a dare battaglia contro la norma inserita nel 'Correttivo porti' che vieta ai sindaci di sedere nei Comitati di gestione delle Autorità di Sistema Portuale. A riferirlo, in una nota, è Francesco Maresca, consigliere delegato a Porto e Mare del Comune di Genova, che ha partecipato a Roma all'incontro di Anci Porti relativo al decreto approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 11 dicembre. Il provvedimento, chiamato 'correttivo porti', prevede una serie di modifiche ai contenuti della riforma del sistema portuale introdotta nell'agosto dello scorso anno tra cui l'esclusione di fatto dei sindaci o dei loro delegati politici dai Comitati di gestione. "Abbiamo chiesto una riunione con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio per rivedere il provvedimento", ha detto Maresca. "In caso contrario abbiamo deciso come Anci Comuni di intraprendere una via giudiziaria per incostituzionalità".

Parallelamente, Anci Porti ha approvato la proposta dello stesso Maresca di procedere a redigere un disegno di revisione della norma da parte di Anci, da sottoporre al prossimo Governo.

"Ritengo che un porto come Genova, che dà lavoro a 8mila persone e crea un indotto lavorativo di 50mila unità, non si possa permettere di fare a meno del Comune nel suo Comitato" ha concluso Maresca.(ANSA).

Il Secolo XIX

Su Bettolo vogliamo accelerare, ma il terminal sarà pronto nel 2021

Genova - Un anno nell'ufficio che fu dei manager di Luigi Negri, con quella riga di ampie finestre da cui si vedono la nuova ruota panoramica negli spazi del Porto Antico e una nave, piccola, che sta scaricando al terminal. «Ieri a Voltri è arrivata una 17 mila teu, noi qui ne abbiamo una 1.700 teu». Giulio Schenone scherza: sa che "una nave non fa primavera": «Quest'anno le previsioni di chiusura del Sech sono di aumento. Arriveremo a 312 mila teu e anche per Livorno il 2017 sarà un anno positivo, con un traffico stabile sui 530 mila teu». Il manager genovese di Gip festeggia un anno esatto dall'ingresso dei fondi (Infravia e Infracapital) nella proprietà, con l'addio di Luigi Negri alla plancia di comando. In 365 giorni molto è cambiato. Le altre cose stanno accadendo, come racconta Schenone.

Arriva un nuovo manager per il Tdt di Livorno?

«Sì, continuiamo a strutturarci. Becce (il direttore generale del terminal livornese, ndr) fa un passo indietro per motivi personali. Rimane nella famiglia, nel consiglio di Tdt, ci darà una mano con il progetto della Darsena Europa e potrà occuparsi di Assiterminal. Al suo posto arriva Marco Mignogna: per lui è un ritorno a casa, a Livorno, dopo gli anni spesi a Tangeri nel terminal di Eurogate».

A proposito: la Darsena Europa vi interessa sempre?

«Certo, è un fattore di continuità aziendale. Vogliamo avere noi il pallino del gioco e seguendo questo ragionamento, parteciperemo da soli alla gara».

Senza Msc?

«Noi siamo convinti di avere le spalle larghe. Se nel percorso qualcuno dimostrerà interesse, ne discuteremo».

Ma sarete concorrenti nella stessa gara?

«Non era obbligatorio andare insieme. E non sono preoccupato. Abbiamo rispetto per tutti, ma siamo un gruppo robusto. Tanto per capirci: a Livorno la concessione scade nel 2031. Siamo in condizione di estrema tranquillità».

E l'idea del "consorzio" con Msc?

«Non dobbiamo andare insieme ovunque...era un'idea della vecchia gestione. Da quel giorno però ne è passata di acqua sotto i ponti e abbiamo fatto la nostra scelta».

Qui a Genova con Msc siete soci: lo sviluppo di Bettolo come sta andando?

«Bene e i rapporti con Ginevra sono ottimi. Stiamo ancora lavorando sul nuovo layout, ma presto lo definiremo. Penso nei primi mesi dell'anno».

-segue

Manca ancora molto alla concessione?

«Stiamo definendo tutto, sia internamente che con gli uffici dell'Authority. Stiamo lavorando velocemente e vogliamo accelerare. Certo, non è un investimento banale. Economicamente per noi vale 150 milioni. E poi è stato varato un nuovo schema per le concessioni che prevede step più stringenti. È tutto nuovo e bisogna lavorarci seriamente».

Quando sarà pronto il terminal?

«Realisticamente prevedo l'apertura nel 2021».

E nel frattempo?

«Nel frattempo lavoriamo. Non ci sono investimenti solamente nell'equipment. Qui dobbiamo costruire un grande terminal contenitori».

Il Sech avrà ancora senso dopo Bettolo?

«Certo. Noi possiamo ospitare le navi da 14 mila teu che sono quelle che trainano i traffici nel Mediterraneo. E poi per i terminal conto terzi prevedo sempre una fetta di mercato. Noi, tra Genova e Livorno, movimentiamo 900 mila teu. Non sono pochi».

Augusto Cosulich in una recente intervista al Secolo XIX ha tuonato contro i fondi nei terminal. Si è sentito chiamato in causa?

«Guardi, c'è chi le partite le gioca e chi le guarda. Si sentono tutti allenatori, ma poi in campo ci siamo noi. I fondi ci consentono di sostenere gli investimenti che altrimenti non potremmo fare. E possiamo così creare sviluppo e posti di lavoro portando traffico».

«Su Bettolo vogliamo accelerare, ma il terminal sarà pronto nel 2021» / INTERVISTA

Genova - Parla Giulio Schenone, ceo di Gip (Sech e Tdt) a un anno dall'ingresso dei fondi in azienda: «Correremo da soli nella gara per la Darsena Europa».

Genova - Un anno nell'ufficio che fu dei manager di Luigi Negri, con quella riga di ampie finestre da cui si vedono la nuova ruota panoramica negli spazi del Porto Antico e una nave, piccola, che sta scaricando al terminal. «Ieri a Voltri è arrivata una 17 mila teu, noi qui ne abbiamo una 1.700 teu». **Giulio Schenone** scherza: sa che "una nave non fa primavera": «Quest'anno le previsioni di chiusura del Sech sono di aumento. Arriveremo a 312 mila teu e anche per Livorno il 2017 sarà un anno positivo, con un traffico stabile sui 530 mila teu». Il manager genovese di Gip festeggia un anno esatto dall'ingresso dei fondi (Infravia e Infracapital) nella proprietà, con l'addio di Luigi Negri alla plancia di comando. In 365 giorni molto è cambiato. E altre cose stanno accadendo, come racconta Schenone.

Arriva un nuovo manager per il Tdt di Livorno?

«Sì, continuiamo a strutturarci. Becce (il direttore generale del terminal livornese, ndr) fa un passo indietro per motivi personali. Rimane nella famiglia, nel consiglio di Tdt, ci darà una mano con il progetto della Darsena Europa e potrà occuparsi di Assiterminal. Al suo posto arriva Marco Mignogna: per lui è un ritorno a casa, a Livorno, dopo gli anni spesi a Tangeri nel terminal di Eurogate».

A proposito: la Darsena Europa vi interessa sempre?

«Certo, è un fattore di continuità aziendale. Vogliamo avere noi il pallino del gioco e seguendo questo ragionamento, parteciperemo da soli alla gara».

-segue

Senza Msc?

«Noi siamo convinti di avere le spalle larghe. Se nel percorso qualcuno dimostrerà interesse, ne discuteremo».

Ma sarete concorrenti nella stessa gara?

«Non era obbligatorio andare insieme. E non sono preoccupato. Abbiamo rispetto per tutti, ma siamo un gruppo robusto. Tanto per capirci: a Livorno la concessione scade nel 2031. Siamo in condizione di estrema tranquillità».

E l'idea del "consorzio" con Msc?

«Non dobbiamo andare insieme ovunque...era un'idea della vecchia gestione. Da quel giorno però ne è passata di acqua sotto i ponti e abbiamo fatto la nostra scelta».

Qui a Genova con Msc siete soci: lo sviluppo di Bettolo come sta andando?

«Bene e i rapporti con Ginevra sono ottimi. Stiamo ancora lavorando sul nuovo layout, ma presto lo definiremo. Penso nei primi mesi dell'anno».

Manca ancora molto alla concessione?

«Stiamo definendo tutto, sia internamente che con gli uffici dell'Authority. Stiamo lavorando velocemente e vogliamo accelerare. Certo, non è un investimento banale. Economicamente per noi vale 150 milioni. E poi è stato varato un nuovo schema per le concessioni che prevede step più stringenti. È tutto nuovo e bisogna lavorarci seriamente».

Quando sarà pronto il terminal?

«Realisticamente prevedo l'apertura nel 2021».

E nel frattempo?

«Nel frattempo lavoriamo. Non ci sono investimenti solamente nell'equipment. Qui dobbiamo costruire un grande terminal contenitori».

-segue

Il Sech avrà ancora senso dopo Bettolo?

«Certo. Noi possiamo ospitare le navi da 14 mila teu che sono quelle che trainano i traffici nel Mediterraneo. E poi per i terminal conto terzi prevedo sempre una fetta di mercato. Noi, tra Genova e Livorno, movimentiamo 900 mila teu. Non sono pochi».

Augusto Cosulich in una recente intervista al Secolo XIX ha tuonato contro i fondi nei terminal. Si è sentito chiamato in causa?

«Guardi, c'è chi le partite le gioca e chi le guarda. Si sentono tutti allenatori, ma poi in campo ci siamo noi. I fondi ci consentono di sostenere gli investimenti che altrimenti non potremmo fare. E possiamo così creare sviluppo e posti di lavoro portando traffico».

Economia marittima e chances

LIVORNO – Due rappresentanti del governo, i viceministri Silvia Velo (Ambiente) e Riccardo Nencini (Infrastrutture e Trasporti): un gruppo di specialisti sulle tematiche delle zone franche e delle Zone Economiche Speciali (Zes); la proiezione verso il futuro del lavoro portuale, con il panorama (inquietante?) dell'automazione già avviata con i droni di DHL e i camion a guida automatica negli Usa; infine la ricaduta delle crociere sull'economia delle città, ma anche la loro indiretta influenza culturale con il "melting pot" che ne consegue.

Tanta carne al fuoco nella due giorni al LEM, l'istituzione Livorno Euro Mediterranea che a volte vivacchia, a volte ha exploit importanti nel palazzo dei portuali labronici. L'iniziativa questa volta è venuta dal "Circolo Economia del mare" del PD, demiurgo Yari De Filicaia non sempre in sintonia con le gerarchie locali del partito. Con De Filicaia però si sono schierati sulla "due giorni" le associazioni imprenditoriali (Spedimar con Gloria Dari, moderatrice del primo dibattito, Confetra con Nereo Marcucci, terminalisti con Luca Becce ed Enio Lorenzini, Autorità portuali con Zeno D'Agostino (Trieste) Matteo Paroli (Ancona) Massimo Provinciali (Livorno): e ancora università (Bergamo) dogane (Carbone), testimonianze dall'estero (Omrine Wilson, project manager dello STC Group di Rotterdam, più gli interventi dei sindaci di Livorno Filippo Nogarin e di Collesalvetti (interporto Vespucci) Lorenzo Bacci.

Le tre tavole di lavoro, da giovedì pomeriggio all'intera giornata di venerdì, hanno discusso cercando di andare sul concreto. D'Agostino da parte sua ha tenuto una specie di "lectio magistralis" su Trieste e sulla sua storica zona franca nata fin dal 1919 e rilanciata dopo le vicende della II guerra mondiale. Chiave di volta dello sviluppo portuale, i collegamenti ferroviari cargo che grazie anche all'insediamento delle linee di navigazione dalla Turchia oggi comportano ben 250 treni/blocco alla settimana per il centro Europa, più di quelli che fa la stessa Rotterdam. Bacci a sua volta ha ricordato che la prospettata Zes per l'area vasta può e deve avere il fulcro nell'interporto Vespucci, grazie anche al suo allargamento statutario agli insediamenti produttivi. Le Zes, in sostanza, devono essere elementi di attrazione per gli investimenti produttivi, meglio se stranieri.

-segue

Una parentesi "futuristica" si è articolata venerdì mattina sull'innovazione tecnologica e la demografia. Il viceministro Nencini, nella sua toccata e fuga (era atteso ad Ancona, dove lo ha accompagnato Matteo Paroli) ha ricordato l'esigenza della formazione professionale proiettata su scenari non d'oggi ma di domani; e la necessità che una buona politica dei porti sia affiancata (meglio ancora se trainata) da un altrettanto costruttiva politica estera, che crei collegamenti utili e faccia fronte in modo produttivo alla penetrazione "imperialistica" della Cina con la sua One belt" della via della seta. Sintesi estrema: il lavoratore del prossimo futuro (che già è configurato nel presente di molti porti: da Rotterdam a Shanghai secondo gli esempi riferiti) sarà un tecnologico più ancora che un tecnico. E come ha spiegato Francesca Marcucci,(Logistic Training Academy) è già essenziale oggi impostare questa preparazione.

Infine le crociere e l'evoluzione del sistema. La testimonianza di Risposte Turismo (Francesco Di Cesare) è già molto nota. L'esperienza spagnola (Valencia) insegna che non bastano i servizi portuali, occorre anche una cultura dell'accoglienza che deve affiancare la ricettività, l'offerta storico-gastronomica e anche la curiosità intellettuale. Come detto all'inizio, tanta carne al fuoco sulla quale c'è da riflettere sul concreto.

A.F.

Informazioni Marittime

Livorno, Luca Becce lascia la guida del Terminal Darsena Toscana

Confermando il proprio impegno nel Terminal Darsena Toscana (TDT) di Livorno, il Gruppo Investimenti Portuali (GIP) Spa, controllato da Infracapital ed Infravia, rende noto che l'attuale amministratore delegato di TDT – nonché presidente di Assiterminal - Luca Becce ha deciso, per motivi strettamente personali, di lasciare tale incarico, ma continuerà a far parte del 'senior management team' aziendale di GIP con la responsabilità dello sviluppo del progetto Darsena Europa. La posizione di direttore generale viene quindi affidata all'ingegner Marco Mignogna, che riferirà direttamente all'amministratore delegato del Gruppo, Giulio Schenone.

Mignogna, 53 anni, ha iniziato la sua carriera professionale nel 1992 in Voltri Terminal Europa (VTE) come project manager. Nel 1995 è entrato a far parte del Gruppo Contship Italia ricoprendo incarichi di responsabilità a La Spezia, Gioia Tauro e Livorno. Dal 2009 ad oggi è stato presidente di Eurogate Tanger, in Marocco, con la responsabilità della gestione del terminal e dello sviluppo del business.

"Luca è stato con noi dal 2006 in SECH prima e dal 2013 come Amministratore Delegato di TDT, ed è una parte integrante della nostra 'famiglia' - ha dichiarato Giulio Schenone -. Comprendo le motivazioni che hanno portato a questa sua scelta, ma sono felice che continui a fare parte della nostra squadra. Al contempo – ha concluso Schenone – sono contento del 'ritorno a casa' di Marco Mignogna che sicuramente ci potrà dare un significativo contributo di esperienza e al quale porgo i migliori auguri".

Informatore Navale

Il Gruppo Investimenti Portuali (GIP) Spa, controllato da Infracapital ed Infravia, conferma e sviluppa il proprio impegno nel Terminal Darsena Toscana di Livorno

Livorno, 19 dicembre 2017 – L'attuale Amministratore Delegato di TDT – nonché Presidente di Assiterminal – Luca Becce ha deciso, per motivi strettamente personali, di lasciare tale incarico, ma continuerà a far parte del 'senior management team' aziendale di GIP con la responsabilità dello sviluppo del progetto Darsena Europa. La posizione di Direttore Generale viene quindi affidata all'ing. Marco Mignogna, che riferirà direttamente all'amministratore delegato del Gruppo, Giulio Schenone.

L'ing. Marco Mignogna, 53 anni, ha iniziato la sua carriera professionale nel 1992 in Voltri Terminal Europa (VTE) come project manager.

Nel 1995 è entrato a far parte del Gruppo Contship Italia ricoprendo incarichi di responsabilità a La Spezia, Gioia Tauro e Livorno.

Dal 2009 ad oggi è stato Presidente di Eurogate Tanger, in Marocco, con la responsabilità della gestione del terminal e dello sviluppo del business.

“Luca è stato con noi dal 2006 in SECH prima e dal 2013 come Amm. Delegato di TDT, ed è una parte integrante della nostra 'famiglia'. Comprendo le motivazioni che hanno portato a questa sua scelta, ma sono felice che continui a fare parte della nostra squadra.

Al contempo, sono contento del 'ritorno a casa' di Marco Mignogna che sicuramente ci potrà dare un significativo contributo di esperienza e al quale porgo i migliori auguri.” ha dichiarato Giulio Schenone.

Porti: nuovo vertice per il terminal Tdt di Livorno

Direttore generale è Marco Migogna

(ANSA) - GENOVA, 19 DIC - Cambio al vertice per il Terminal Darsena Toscana (Tdt) di Livorno, parte di Gruppo Investimenti Portuali (Gip), controllato da Infracapital ed Infravia.

L'attuale amministratore delegato Luca Becce ha infatti deciso, per motivi personali, si legge in una nota della società, di lasciare tale incarico, anche se continuerà a far parte del 'senior management team' aziendale di GIP con la responsabilità dello sviluppo del progetto Darsena Europa, il nuovo terminal container in fase di progettazione nello scalo toscano.

GIP ha quindi deciso di affidare la posizione di Direttore Generale di Tdt a Marco Mignogna, che riferirà direttamente all'amministratore delegato del gruppo, Giulio Schenone.

Mignogna, 53 anni, ha iniziato la sua carriera professionale nel 1992 in Voltri Terminal Europa (Vte), nel 1995 è entrato a far parte del Gruppo Contship Italia ricoprendo incarichi a La Spezia, Gioia Tauro e Livorno e dal 2009 ad oggi è stato Presidente del terminal Eurogate Tanger, in Marocco.

"Luca è stato con noi dal 2006 in Sech prima e dal 2013 come amministratore delegato di Tdt, ed è una parte integrante della nostra 'famiglia'. Comprendo le motivazioni che hanno portato a questa sua scelta, ma sono felice che continui a fare parte della nostra squadra. Al contempo, sono contento del 'ritorno a casa' di Marco Mignogna che sicuramente ci potrà dare un significativo contributo di esperienza e al quale porgo i migliori auguri." ha dichiarato Giulio Schenone.

PORTI:SINDACATI,ANCORA UN ENNESIMO DRAMMATICO INCIDENTE MORTALE NEI PORTI

Roma, 19 dicembre 2017 – “Oggi nel porto di Salerno si è consumata un’ennesima tragedia che rimette al centro dell’attenzione i temi della sicurezza sul lavoro nei porti italiani”. E’ quanto affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti alla notizia della morte del lavoratore di 42 anni, Beniamino Tafuri.

“Un’ennesima vittima, sul finire di questo anno che è stato costellato di incidenti e di morti sul lavoro. E’ evidente – proseguono le Organizzazioni Sindacali – che gli sforzi prodotti fino ad oggi per la sicurezza sul lavoro nei porti non sono sufficienti e che si deve fare molto di più sul piano della prevenzione e della cultura della sicurezza, per garantire l’incolumità di chi ci lavora.

“Come ormai abbiamo ribadito più volte, è necessario che i provvedimenti di aggiornamento del decreto legislativo 272/99 sulla sicurezza delle operazioni portuali ed in particolare i regolamenti attuativi del D.L. 57/12 “Sicurezza nei luoghi di lavoro settore trasporti e microimprese” siano emanati al più presto.

“Alla famiglia di Beniamino va in questo momento tutta la nostra vicinanza e il nostro cordoglio.

“Invitiamo pertanto tutti i porti italiani a indire almeno un’ora di sciopero di solidarietà con i lavoratori di Salerno”.

Incidente mortale nel porto di Salerno

Salerno - La vittima è un dipendente dei Magazzini Generali, era alle prese con alcune cataste di bande di rame.

Salerno - Lascia la moglie e una figlia di 8 anni, l'operaio di 40 anni rimasto ucciso nel pomeriggio nel porto commerciale di Salerno in un incidente sul lavoro. Beniamino Tafuri, questo il nome della vittima, dipendente dei Magazzini Generali, era alle prese con alcune cataste di bande di rame quando si è visto piombare addosso un carrello elevatore che lo ha letteralmente travolto. **Soccorso dai colleghi, e trasferito al San Giovanni di Dio e Ruggi d'Aragona, l'operaio è deceduto dopo il ricovero a cause delle ferite riportate, tra cui lo spappolamento del fegato.** Sul luogo dell'incidente sono arrivati gli agenti della polizia di frontiera diretti da Giuliana Postiglione, che stanno provvedendo ad ascoltare quanti in quel momento hanno assistito all'incidente. A coordinare le indagini il pm della procura di Salerno, Vittorio Santoro.

Porto, il Comune ha scelto: sarà l'ing. Cuomo a rappresentare la città nell'Autorità di Sistema Portuale

BRINDISI – Sarà l'ing. Gianluca Cuomo, funzionario del Settore Trasporti e Grandi Infrastrutture del Comune di Brindisi, a rappresentare nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale gli interessi del porto brindisino.

Cuomo può vantare nel suo curriculum una laurea in ingegneria edile, progettazione ed urbanistica; un dottorato di ricerca in infrastrutture di viabilità; una laurea in ingegneria civile presso il Trinity College di Dublino e svariate pubblicazioni internazionali.

Non appena verrà resa ufficiale la nomina capiremo quali siano i progetti e le aspettative che il Comune porterà all'interno del Comitato di gestione per il tramite del suo nuovo delegato, che prenderà il posto del dirigente comunale Nicola Zizzi.

L'ECONOMIA

Emendamento approvato dalla Commissione al Bilancio

Arrivano le Zes del Nord

Griffi: vanificato così il vantaggio competitivo per i porti del Sud

di Oronzo MARTUCCI

Alle Zone economiche speciali (Zes) destinate al Sud e istituite con il Decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento nel mese di agosto 2017, con la legge di Bilancio 2018 in discussione alla Camera, si aggiungeranno al Centro e al Nord le Zone logistiche speciali (Zls). È questo il contenuto di un emendamento alla Legge di Bilancio approvato dalla V Commissione lunedì scorso. L'emendamento, che ha trovato il pieno sostegno del governo attraverso la presa di posizione del sottosegretario all'economia Paolo Baretta, è stato presentato dai deputati eletti nelle regioni del Nord Oltreo, Galgano, Catalano, Menorello e dal salentino Rocco Palese, esponente di Forza Italia e vice presidente della Commissione Bilancio. Già al momento della discussione del Decreto Mezzogiorno un gruppo di parlamentari aveva cercato di inserire anche le aree portuali del Nord tra quelle attorno alle quali far nascere le Zone economiche speciali. Il governo aveva bloccato tale percorso, proprio perché le norme contenute nel Decreto Mezzogiorno erano destinate esclusivamente alle Regioni del Sud in ritardo di sviluppo. Diverso è stato l'atteggiamento al momento della discussione dell'emendamento alla Legge di Bilancio sulle Zls.

La formulazione e il percorso di istituzione delle Zone logistiche semplificate sono gli stessi previsti per le Zes. Le differenze tra Zes e Zls sono limitate al fatto che alle prime è stato destinato per legge un credito di imposta di 206 milioni di euro per le nuove iniziative imprenditoriali ed è possibile istituire 2 Zes in ogni regione,



La manovra

Alle Zes si aggiungeranno sia al Centro che al Nord le Zone logistiche speciali

La proposta

Il governo cede al pressing. E tra i firmatari c'è Palese «Inutili i regimi differenziati»

I riflessi

L'authority di Bari-Brindisi «Perché investire al Sud? È sempre meglio al Nord»

mentre per le Zls ne è prevista una per regione e non è contemplato il credito di imposta. In Puglia è prevista la nascita di 2 Zes collegate alla Authority di sistema portuale dello Jonio che fa riferimento al porto di Taranto e a all'Authority del Basso Adriatico.

Ugo Patrizi Griffi, presidente dell'Authority portuale di sistema del Basso Adriatico (alla quale fanno riferimento i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) ha accolto con stupore il via libera alle Zls. «Il vantaggio competitivo che si prevedeva di garantire ai porti del Mezzogiorno sede di Zes, verrà di fatto vanificato con questa nuova norma», ha sottolineato Ugo Patrizi Griffi. «Non si capisce il motivo per cui un investitore dovrebbe venire al Sud se può ottenere gli stessi vantaggi fiscali e procedure semplificate con investimenti nel Nord, dove le opere infrastrutturali e il sistema logistico sono più competitivi», ha aggiunto. «Ne consegue che tutti i ragionamenti che sono stati fatti e che continuano a farsi at-

torno alla necessità di dare una spinta agli investimenti nei porti e retroporti del Mezzogiorno e al prodotto interno lordo che dalle nuove iniziative imprenditoriali verrebbe al territorio sono stati di fatto azzerati con l'introduzione delle Zone logistiche speciali collegate ai porti delle rete europea del Centro e del Nord Italia», è ancora il suo parere. Il credito di imposta non può fare la differenza tra Zes e Zls? «Il credito di imposta non è determinante per le scelte di un investitore, è solo un tassello di una politica di vantaggio per una determinata area. Ma se si tratta di valutare la qualità del sistema logistico del Nord e di quello del Sud è evidente che un investitore difficilmente verrà nel Mezzogiorno se può ottenere procedure semplificate al Nord», ha concluso il presidente dell'Authority del Basso Adriatico.

Rocco Palese, firmatario dell'emendamento relativo alle Zls del Nord ha così spiegato il suo sostegno all'iniziativa: «In un sistema globalizzato non credo che si possa fare differenza tra Nord e Sud. Le politiche di sviluppo devono riguardare l'intero Paese», ha evidenziato il deputato salentino. Palese ha anche voluto ricordare di «non aver mai preso posizione sulle Zes», in particolare quando si è cominciato a discutere di delimitazione delle aree delle Zone economiche speciali pugliesi, perché non le considero fondamentali per lo sviluppo delle nostre aree. Semmai almeno alla perimetrazione si è aperta una guerra tra poveri che non porterà grandi risultati neppure ai territori che rientrano nella perimetrazione. Al Sud servono più fondi per le infrastrutture e la logistica per colmare il divario esistente, non regimi differenziati», ha concluso.

I sindacati spingono per l'uscita anticipata dei portuali

Roma - Cgil, Cisl e Uil: «Diversamente si determinerà un dilagante clima di instabilità, incertezza e conflittualità nei nostri porti».

Roma - «Il Parlamento provveda a sanare il grave buco normativo che diversamente determinerà un dilagante clima di instabilità, incertezza e conflittualità nei nostri porti». È quanto annunciano unitariamente **Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti** in una nota per il settore portuale, spiegando che «è necessario rimediare al danno causato dalla Ragioneria di Stato, che ha osteggiato in contrasto con le stesse indicazioni espresse dalle Commissioni parlamentari di Camera e Senato, l'approvazione del meccanismo di sostegno al reddito per l'accompagnamento all'esodo anticipato dei lavoratori non più idonei o in esubero dei porti, il cui lavoro particolarmente usurante non è riconosciuto dalla legge». **«Il meccanismo previsto, per il momento congelato, - spiegano infine Filt, Fit e Uiltrasporti - non graverebbe sui contribuenti né sul bilancio dello Stato, perché le risorse per l'uscita anticipata dei lavoratori portuali sono finanziate con una piccola parte delle risorse prodotte dai porti stessi».**

La protesta

Lavoro portuale nuovo appello dei sindacati al governo

Instabilità, incertezza e conflittualità. Resta alta la tensione nei porti italiani dopo l'approvazione da parte del consiglio dei ministri del "Correttivo" da cui, alla fine, è stata tolta la parte riguardante lo scivolo pensionistico per lavoratori che svolgono un'attività "usurante", senza che questa sia stata ancora riconosciuta dalle norme. Il rischio è che, in mancanza di nuovi interventi, le tensioni possano sfociare in altre iniziative di protesta come quelle della settimana scorsa che hanno paralizzato tutte le banchine del Paese. Alla base della decisione di togliere da un correttivo comunque ricco di provvedimenti a sostegno del settore la parte del lavoro è stata la mancata copertura finanziaria.

«Il Parlamento provveda a sanare il grave buco normativo che diversamente determinerà un dilagante clima di instabilità, incertezza e conflittualità nei nostri

porti – spiegano in una nota unitaria Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per il settore portuale, aggiungendo che – è necessario rimediare al danno causato dalla Ragioneria di Stato, che ha osteggiato in contrasto con le stesse indicazioni espresse dalle Commissioni parlamentari di Camera e Senato, l'approvazione del meccanismo di sostegno al reddito per l'accompagnamento all'esodo anticipato dei lavoratori non più idonei o in esubero dei porti, il cui lavoro particolarmente usurante non è riconosciuto dalla legge».

Secondo i sindacati, l'intervento a sostegno del settore, così come ipotizzato, non comporterebbe un aggravio dei costi a carico dello Stato e quindi potrebbe essere avviato senza particolari problemi.

«Il meccanismo previsto, per il momento congelato, – spiegano infatti Filt, Fit e Uiltrasporti – non graverebbe sui contribuenti

né sul bilancio dello Stato, perché le risorse per l'uscita anticipata dei lavoratori portuali sono finanziate con una piccola parte delle risorse prodotte dai porti stessi».

Ma il correttivo suscita anche la reazione dei comuni italiani. L'Anci, infatti, si dice pronta a dare battaglia contro la norma che

vieta ai sindaci di sedere nei comitati di gestione delle autorità di sistema. Ad annunciarlo è Francesco Maresca, consigliere delegato a Porto e Mare del comune di Genova, all'incontro romano di Anci Porti. «Abbiamo chiesto una riunione con il ministro Graziano Delrio per rivedere il provvedimento – dice Maresca – In caso contrario come Anci Comuni intraprenderemo una via giudiziaria per incostituzionalità».

Anci Porti approva anche la proposta di Maresca di redigere un disegno di revisione della norma, da sottoporre al prossimo Governo. «Ritengo che un porto come Genova, che dà lavoro a 8 mila persone e crea un indotto lavorativo di 50 mila unità, non si possa permettere di fare a meno del Comune nel suo Comitato» spiega Maresca.

— (massimo minella)

PORTI: Sindacati, Parlamento intervenga su uscita anticipata lavoratori non idonei

Roma 19 dicembre 2017 – “Il Parlamento provveda a sanare il grave buco normativo che diversamente determinerà un dilagante incertezza e conflittualità nei nostri porti”. E’ quanto annunciano unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per il settore portuale necessario rimediare al danno causato dalla Ragioneria di Stato, che ha osteggiato in contrasto con le stesse indicazioni espresse in parlamentari di Camera e Senato, l’approvazione del meccanismo di sostegno al reddito per l’accompagnamento all’esodo anticipato più idonei o in esubero dei porti, il cui lavoro particolarmente usurante non è riconosciuto dalla legge”.

“Il meccanismo previsto, per il momento congelato, – spiegano infine Filt, Fit e Uiltrasporti – non graverebbe sui contribuenti né sul bilancio dello Stato, perché le risorse per l’uscita anticipata dei lavoratori portuali sono finanziate con una piccola parte delle risorse prodotte dai porti stessi”.