

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano: Rivoluzione in banchina. (Milano Finanza)

Dai Porti:

Trieste:

"...La Riforma Delrio è una buona cosa..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Opinioni diverse, lascio per coerenza..." (Il Secolo XIX)

Piombino:

"...Fumi dai traghetti, avanti con le verifiche..." (Il Tirreno)

Messina:

"...Guardia costiera sequestra 30 kg di pesce..." (La Sicilia)

Cagliari:

"...Il declino spaventa il Sud..." (Il Secolo XIX)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Nereo Marcucci, presidente Confetra, spiega come salvare i porti

Rivoluzione in banchina

In vista della scadenza delle concessioni auspica un' aggregazione fra i terminal, mentre per rivitalizzare Cagliari e Gioia Tauro invita i privati a fare la loro parte

Il 2017 appena concluso può definirsi il primo esercizio di vera ripresa per i trasporti e la logistica in Italia dopo la lunga crisi iniziata nel 2008.

Ne è convinto Nereo Marcucci, presidente di Confetra, la Confederazione italiana dei trasporti e della logistica, che con MF Shipping & Logistica traccia un bilancio dell' anno trascorso e invita le imprese attive nei porti ad aggregarsi per non rischiare di essere schiacciate dai sempre più grandi player internazionali.

Domanda. Presidente Marcucci è d' accordo sul fatto che il 2017 non è stato un anno di sofferenza ma di ripresa per i trasporti e per la logistica in Italia?

Risposta. Direi di sì. Solo le rinfuse liquide hanno avuto qualche riduzione. Per tutte le altre tipologie di traffico le cose sono andate bene e ci sono stati aumenti consistenti. Fra i porti, Genova ha fatto segnare un nuovo record storico di container movimentati con 1,6 milioni di Teu. Inoltre, nel trasporto tutto strada i numeri sono positivi, le imprese ferroviarie private hanno fatto la loro parte, l' export è aumentato con una crescita percentuale probabilmente in doppia cifra e nel trasporto aereo l' Italia per la prima volta dovrebbe aver superato il tetto del milione di tonnellate movimentate.

D. Larga parte del merito va alle politiche del ministro del Trasporti Graziano Delrio?

R. Che siano la conseguenza di un solo fattore mi sentirei di escluderlo e quindi non voglio dare per forza di cose la medaglia al ministro Delrio, ma certamente una delle componenti essenziali è stata la ripresa degli investimenti infrastrutturali e il completamento di alcuni investimenti da tempo in sospenso. Il merito di tutto questo credo sia da ascrivere in particolare a una ripresa generale dell' economia».

D. Perché allora si continuano a vedere alcuni porti in stato di crisi?

R. Qualcuno si era preparato per tempo e quindi aveva investito per migliorare e per cogliere la ripresa, quindi è andato meglio. Qualcun altro invece è stato ulteriormente marginalizzato rispetto al passato. Mi riferisco a casi sparsi in giro per l' Italia a macchia di leopardo nei singoli porti. Due casi su tutti: il

-segue

terminal di Lucarelli a Livorno piuttosto che il Cagliari International Container Terminal, dal quale proprio in questi giorni arrivano segnali preoccupanti.

D. A proposito di terminal portuali per il trasbordo dei container, è d'accordo con chi sostiene che l'Italia non possa farne a meno?

R. Credo che più grandi saranno le navi portacontainer e più, in presenza di un'offerta portuale idonea, si tornerà alla relazione con scalo diretto nei porti. In Italia questa presenza c'è perché Trieste, Genova e anche La Spezia possono offrire alle linee di trasporto marittimo opportunità di relazione diretta che escludono il transhipment. Credo che il sistema portuale italiano si completerebbe se avesse un terminal di trasbordo in grado di funzionare anche come porto di destinazione finale, sul modello di Valencia dove la funzione di transhipment, che paga poco, si integra con quella di scalo gateway, che paga di più.

D. Non è il caso né di Gioia Tauro né di Cagliari però R. Infatti. Gioia Tauro non può svolgere un grande ruolo come scalo di destinazione finale per le condizioni economiche note ed evidenti, e nemmeno Cagliari può farlo visto che sorge su un'isola. Detto ciò, almeno uno di questi due terminal dovrebbe essere difeso strenuamente: anche mediante le azioni che attuate dal Governo: penso alla riduzione delle tasse d'ancoraggio e al fatto che a Gioia Tauro si è messo a carico della fiscalità generale un quantitativo di lavoratori piuttosto consistente. Credo che il pubblico abbia già fatto tutto quello che doveva e che poteva; ora tocca ai privati fare la loro parte. Ma al più presto possibile perché mi sembra che la cosa stia marcendo.

D. Il 2017 è stato l'anno dell'ingresso di molti fondi d'investimento in diverse aziende del settore dell'industria shipping e trasporti.

Primi segnali verso un consolidamento del comparto?

R. I terminal container sono per definizione capital intensive e i fondi notoriamente arrivano, investono, migliorano, tagliano, ottimizzano e poi rivendono. Se un soggetto che istituzionalmente nasce per investire, ottimizzare e rivendere punta sui terminal portuali di Genova, Livorno e Venezia significa che immaginano di rivendere fra 7-8 anni dopo aver ottenuto risultati migliori. Poi però ci sono anche i terminal portuali per i carichi rotabili, multipurpose, i terminal rinfuse e i terminal crociere, e dobbiamo domandarci se le loro dimensioni corrispondono a quelle oggi ritenute ottimali o se sono ancora figlie degli ultimi 20 anni quando a nessuno veniva negato un pezzetto di terra e una piccola banchina. Insomma occorre capire se tutto questo corrisponde alle attuali dinamiche di mercato. La mia opinione è che non sia così e che le Autorità di sistema portuale, alla scadenza naturale delle concessioni (in molti porti previste nel 2020, ndr), dovrebbero fare un'opera di sensibilizzazione o comunque utilizzare gli strumenti a loro disposizione per aggregare. Oggi il concetto di piccolo è bello non mi pare che funzioni. D. Curiosamente lei ha citato anche i terminal crociere.

Come mai?

R. Perché non so quali saranno le conseguenze dell'ultimo provvedimento ribattezzato «Correttivo porti», intervenuto sul decreto legislativo 169/2016, che cancella il famoso Decreto Giurgola del 1994. Quest'ultimo aveva fatto nascere i terminal crociere come monopoli di fatto. Ora non è più così, non è più un servizio di interesse generale, salvo che le nuove Autorità di sistema portuale non lo impongano e quindi anche in quest'ambito avremo dei cambiamenti.

Si prospetta dunque una significativa trasformazione degli interessi e degli equilibri in banchina. È così?

R. Credo che la parcellizzazione che caratterizza molti porti italiani, in particolare del Sud e del Centro Italia, debba essere superata con una politica che riaggregi. Questo perché la concentrazione del

-segue

vettori comporterà anche la concentrazione dei servizi **marittimi** su pochi porti. Non so per quanto tempo ancora vedremo le navi fare da spola con diverse toccate verso alcuni scali minori. Sarà bene quindi che ognuno cominci a ripensare la propria tipologia di traffico e cominci a darsi da fare per capire se può fare nuovi mestieri.
(riproduzione riservata)

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Messaggero Marittimo

La riforma Delrio è una buona cosa

TRIESTE - «Abbiamo condiviso una cosa, cioè che la riforma Delrio è una buona cosa, e che forse non c'è bisogno di tutti questi stravolgimenti legislativi per fare le cose». Lo ha detto ai giornalisti il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale e di Assoporti, Zeno D'Agostino, al termine dell'incontro con il candidato premier del M5S, Luigi Di Maio.

«Forse questo è l'esempio - ha aggiunto D'Agostino - che Trieste può dare a livello nazionale, senza andare a cercare sempre modifiche normative che, secondo me, sono solo alibi. Probabilmente ci vuole un po' di coraggio, e non andare alla ricerca di addossare agli altri le colpe. Quindi, senza dover per forza creare nuove leggi, ragioniamo su una buona riforma che può avere delle modifiche ma che è una buona base su cui lavorare. Nel rapporto tra centro e periferia, tra Roma e Regioni, alcune cose vanno rimodulate, ma non è una questione che riguarda solo i porti. Posso dire - ha quindi ribadito D'Agostino - che c'è un commento positivo di entrambi sul lavoro di Delrio».

Dopo aver incontrato D'Agostino, il candidato premier del M5S, Luigi Di Maio ha detto che «Trieste è un porto al centro del mondo ed è molto importante per quello

che sta succedendo nelle economie emergenti, a list dell'Europa. Per noi porti sono un'importante occasione di sviluppo economico, lo dobbiamo fare facendo sistema tra le varie autorità portuali ma anche ascoltando le specifiche esigenze in realtà come questa, dove la maggior parte dei rapporti sono con stati con territori fuori dall'Italia, e per questo servono normative, regimi fiscali specifici. L'obiettivo è far crescere l'impiego e l'occupazione, per questo conoscere una realtà e darne notizia al mondo e al paese - ha concluso - è una grande occasione per parlare di politiche occupazionali». A margine dell'incontro, parlando con i giornalisti della vicenda della Depositi Costieri Trieste, concessionaria dello scalo per cui la prefettura ha disposto l'interdizione per sospette infiltrazioni mafiose, il presidente dell'AdSp ha detto che «i porti si trovano a essere frontiera su tante dinamiche, tra cui le infiltrazioni mafiose. Il porto non è un territorio "normale" del Paese, è un luogo in cui serve una normativa speciale, ad esempio quella che esiste già sul mercato del lavoro». D'Agostino ha infine spiegato che «nella cessione tra privati di quote di società, che in una parte normale del Paese può avvenire senza alcun tipo di controllo da parte del pubblico, all'interno dei porti invece questo controllo pubblico c'è e ci deve essere, perché siamo un luogo "speciale" del Paese».

«Opinioni diverse, lascio per coerenza»

La rinuncia «non avrà effetti per il porto»

GENOVA. «Divergenze di opinioni su questioni interne e sulle linee da seguire - anche a livello nazionale - mi hanno portato a porre delle condizioni che non sono state accettate. Per coerenza, ma anche perché trovo giusta l'idea che sia la maggioranza a decidere, mi sono dimesso». John Gatti, che ha guidato il Corpo dei piloti del porto di Genova negli ultimi due anni, spiega al *Secolo XIX* *The Meditegraph* le motivazioni che lo hanno spinto ad abbandonare l'incarico a metà mandato, lasciando il posto a Danilo Fabricatore Irace.

Gatti ha sottolineato che questo cambio «non pregiudicherà l'operatività e l'efficienza del porto di Genova». «Sono stati tre anni intensi,

costruttivi e ricchi di soddisfazioni - ha aggiunto - dove i buoni rapporti hanno permesso l'instaurarsi di sincretismi che sono il valore aggiunto laterale che più ho apprezzato». Sull'operato di Gatti è intervenuto l'amministratore Giovanni Petronio, comandante del porto di Genova, che ha voluto ringraziare il pilota per l'attività svolta in un periodo caratterizzato «da una sempre più rapida evoluzione del naviglio mercantile».

L'incarico assunto da Fabricatore ha una durata prevista di quattro anni. Al livello nazionale il nuovo numero uno del Corpo dei piloti è presidente dell'associazione Fedepiloti.

M.D.A.

«Fummi dai traghetti, avanti con le verifiche»

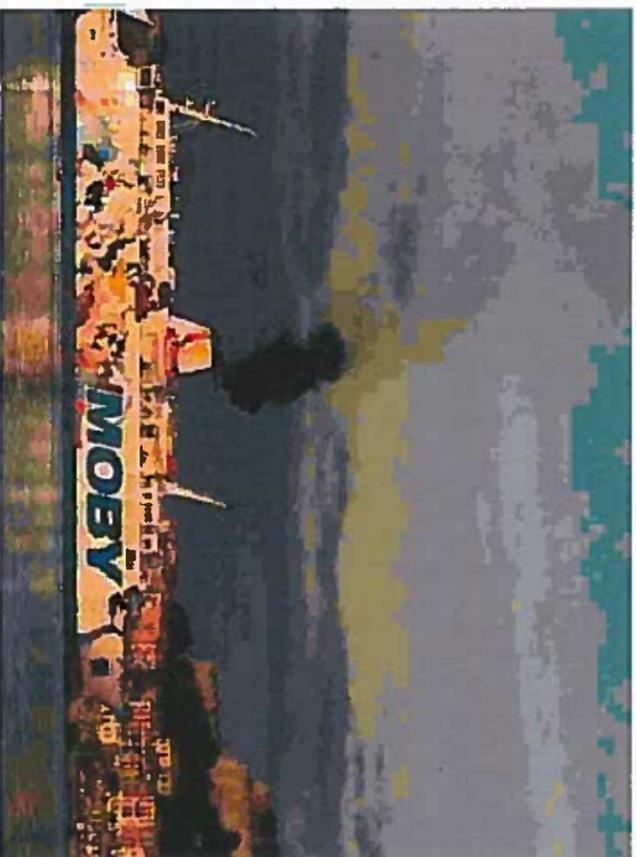
Legambiente sostiene la mozione approvata dal consiglio comunale di Portoferraio
«Le direttive europee sulle emissioni di zolfo nei porti devono essere rispettate»

di PORTOFERRAIO

«Berne l'impegno del consiglio comunale di Portoferraio, ma adesso servono verifiche concrete ed immediate».

Legambiente Arcipelago toscano irrompe nel dibattito sulle emissioni rilasciate dai traghetti di linea e sulle conseguenti ricadute in termini di inquinamento ambientale. Il Cigno Verde ha apprezzato l'approvazione unanime da parte del consiglio comunale di Portoferraio della mozione con il quale è previsto l'impiego della maggioranza per sostenere l'istituzione di una nuova area di controllo delle emissioni (BCA) nel Mediterraneo affinché "per tutte le zone di mare venga applicato un tenore massimo di zolfo dei combustibili navali pari allo 0,10%". L'associazione ambientalista già negli anni passati aveva preso posizione su questo tema. «Come Legambiente non possiamo che rallegrarcene - spiega dal Cigno Verde - si tratta di una buona partenza per il nuovo anno, durante il quale il problema dell'inquinamento nelle città portuali da emissione di ossidi di zolfo, particolato e ossidi di azoto dovrà finalmente essere affrontato con efficacia. In attesa che l'area Eca Mediterraneo venga istituita è tuttavia caldamente consigliabile che si cominci a verificare se almeno i limiti annuali sono rispettati».

I limiti attuali, ricorda Legambiente, prevedono che in tutto il mar Tirreno e nelle acque territoriali italiane le navi da crociera, i traghetti e le navi passeggeri



Fumo nero da un traghetto in partenza da Portoferraio

di linea in generale devono utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore a 1,5%. Ancora diversa e più restrittiva è la regolamentazione delle navi all'ormeggio nei porti, le quali non devono utilizzare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,10% in massa.

«Unica garanzia del rispetto delle norme in materia di uso dei carburanti è la efficacia, continua ed effetto dissuasivo dei controlli e delle sanzioni - spiega

Legambiente - All'Elba controlli puntuali di questo tipo non esistono: le uniche centraline per misurare le ricadute delle emissioni delle navi furono installate per un brevissimo periodo dalla Regione Toscana - dopo le proteste di cittadini e Legambiente - al tempo dell'assessore regionale all'ambiente dei Verdi Tommaso Franchi, si parla della legislatura 2000 - 2005. In base alle norme ed al loro ambito di applicazione oggettiva e territoriale, in tutto il mar Tirre-

no e nelle acque territoriali italiane le navi da crociera, i traghetti e le navi passeggeri di linea in generale devono utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore a 1,5%. Anche all'Elba, che fa parte di un Parco. Ma noi crediamo che isole come le nostre debbano andare oltre e guidare il movimento emissioni 0, non stare in retroguardia. Mentre nei paesi dell'Europa del nord navigano già i traghetti elettrici, non possiamo rimanere all'olio pesante».

tra giardini e taormina

Guardia costiera sequestra 30 kg di pesce sanzioni amministrative per 8mila euro

Giardini. È stata denominata "Dirty Market", la complessa operazione condotta da tutti i Comandi territoriali del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, allo scopo di effettuare le opportune verifiche sulla filiera della pesca, sia in mare - per mezzo delle motovedette - sia a terra, sottoponendo a controllo esercizi commerciali, pescherie, ristoranti, mercatiionali e venditori ambulanti. In particolare, per quanto riguarda le operazioni svolte dall' Ufficio locale marittimo di Giardini Naxos, coordinate dal primo maresciallo, Cosimo Roberto Arizzi, congiuntamente alla Capitaneria di porto di Messina, diretta dal comandante Nazzareno Laganà, i controlli hanno riguardato numerosi esercizi commerciale ricadenti nei comuni di Giardini e Taormina.

Nel corso dell' attività svolta sono stati sequestrati circa 30 kg di prodotto ittico e sono state elevate sanzioni amministrative per un importo complessivo di 8mila euro, per la mancata etichettatura e tracciabilità dei prodotti ittici posti in vendita. La Guardia costiera invita i consumatori a "prestare la massima attenzione nell' acquisto dei prodotti ittici, privilegiando quelli che rispettano le procedure di garanzia e salubrità alimentare in materia di etichettatura e tracciabilità".
Francesca Gullotta.

FRANCESCA GULLOTTA

-segue

L' Authority del Mar Ionio da mesi è alla ricerca di uno o più operatori che possano prendere in concessione la banchina con l' obiettivo di rilanciare il porto e rioccupare il personale del terminal oggi disoccupato. Al momento è arrivata una sola offerta per la gestione degli spazi da parte della società "Southgate Europe Terminal" costituita tra i soci Zeta System e Taranto Iniziative Produttive.

Porti, il declino spaventa il Sud «Centinaia di posti a rischio»

Cagliari, Gioia Tauro e Taranto in crisi: «Qui è emergenza totale»

GENOVA. Il 2018 non si apre con le migliori aspettative per i porti del Sud Italia. Merci in calo - specialmente sul versante contenitori -, carenza di nuovi servizi e personale portuale a rischio occupazione sono i principali problemi che stanno colpendo alcuni degli scali di transhipment del nostro Paese.

La situazione più preoccupante riguarda probabilmente il porto di Cagliari: secondo i dati pubblicati da Eurokai, il gruppo tedesco che comprende anche Contship Italia e quindi il terminal sardo Cict di Cagliari, il traffico merci è calato del 28% nei primi nove mesi del 2017.

«Stiamo ancora aspettando i numeri ufficiali di fine dicembre - spiega Michele Pons, presidente degli agenti marittimi sardi- ma quello appena concluso sarà ricordato come uno degli anni peggiori del porto che chiuderà con un calo di circa il 30% per quanto riguarda la movimentazione delle merci, gran parte delle quali so no contenitori». «Pare che nessuna compagnia al mondo voglia investire su Cagliari- prosegue Pons - e la situazione è talmente critica che se non verrà trovata quanto prima una soluzione sono a rischio più di 300 posti di lavoro». La concorrenza per i porti del Sud Italia arriva soprattutto da Tangeri che «sta diventando il vero hub per il transhipment nel Mediterraneo e offre agli armatori tariffe portuali decisamente più basse rispetto a quelle dell' Italia. A Cagliari ci sono spazi enormi che potrebbero essere sfruttati ma non c' è programmazione e servirebbero nuovi investimenti», chiude l' agente marittimo.

La situazione si presenta critica anche nello scalo di Gioia Tauro dove in pochi mesi i 40 mila container movimentati a settimana dal Med Center Terminal Container (Mct) e portati dal mono-cliente e socio Msc sono stati praticamente dimezzati. A preoccupare è soprattutto il futuro di 376 portuali in esubero esclusi da Mct visto che l' Agenzia del Lavoro costituita per gestire gli esuberanti in banca non sembra fornire adeguate prospettive, specialmente in assenza di nuovi investimenti.

Negativo anche il bilancio 2017 per Taranto. Nei dodici mesi dello scorso anno, infatti, il traffico merci movimentato dal porto ha registrato una flessione di circa il 12%. Il terminal contenitori dello scalo pugliese è rimasto praticamente deserto per mesi dopo l' addio della compagnia Evergreen che nel maggio del 2015 ha deciso di bloccare ogni tipo di attività al molo polisetoriale.