

# INDICE



## Primo piano:

- **Riforma dei porti**  
(Informazioni Marittime)

## Dai Porti:

### Trieste:

"...Porto Vecchio e turismo sfide decisive per Trieste..." (Il Piccolo)

"...Modello Trieste apertura all'Europa e ferrovie efficienti..."

(La Stampa, Il Secolo XIX)

"...Trieste perde i traghetti per la Grecia..." (Il Piccolo)

### Venezia:

"...Musolino a Venezia? «un profilo lontano per quella carica»..."

( Messaggero Marittimo)

"...Grimaldi estende a Venezia la linea Ancona-Igousmenista-Patrasso..." (Corriere Marittimo)

### Genova:

"...Porto di Genova, un declino lungo 600 mila container..." (La Stampa, Il Secolo XIX)

"...Terzo valico, Bagnasco: «Opera indispensabile»..."

(The MediTelegraph)

### Napoli:

"...Porto, Spirito cambia le regole degli accessi..." (Il Mattino)

"...Potenziali terroristi su nave diretta a Napoli attive le procedure d'emergenza in porto..." (Il Secolo XIX)

### Taranto:

"...Pubblicato il "Decreto Sud", ecco cosa prevede per Taranto..."

(Il Mattino, Il Secolo XIX )

### Cagliari:

"...Con Costa ripartono le crociere a Cagliari..." (Messaggero Marittimo)

# Informazioni Marittime

---

## Duci (Federagenti): "Riforma porti, 2017 anno di verifica"

Il 2017 per i porti italiani sarà l'anno della verità perché la tanto attesa e chiacchierata riforma sarà finalmente messa alla prova. Gian Enzo Duci, presidente di **Federagenti**, è convinto che nell'anno appena cominciato le nuove autorità di sistema potranno (e dovranno) dimostrare le loro potenzialità.

"I conflitti di interesse sembrano superati – spiega in una nota Duci – e sono state fatte scelte precise sulle presidenze: tecnici con esperienza politica limitata. Ora bisogna capire se questo sistema di governance, dove molte delle decisioni chiave vengono prese a Roma e poi messe sul territorio in un'ottica di coordinamento, riuscirà a rimettere in moto il sistema portuale italiano e a fargli fare il salto di qualità".

La riforma debutta, ma "secondo me manca ancora un pezzo" continua Duci: "Serve una legge speciale che dia a un paio di porti e interporti gli strumenti per operare in un contesto internazionale molto aggressivo in cui si stanno realizzando forme di concentrazione progressive, come nel settore dei container, per cui le scelte di quattro o cinque operatori possono fare la fortuna o la sfortuna di un sistema marittimo-portuale-logistico".

Cancellati i comitati portuali, sostituiti dai comitati di gestione solo pubblici, il confronto con categorie produttive e sindacati avverrà nei tavoli di partenariato. "Potranno dare solo indicazioni. Ma se non saranno seguite il comitato di gestione dovrà dare una giustificazione tecnica e una motivazione con una forma di tipo giuridico. La mia speranza – conclude Duci – è che non diventino fonte di contenziosi continui con ricorsi alla giustizia amministrativa".

## L'OPINIONE

### I PROBLEMI MAI RISOLTI DI TRIESTE

di ROBERTO MORELLI

**I** problemi, a Trieste non li risolviamo. Evitiamo quindi l'elenco delle cose da fare, già evidenti e note a chiunque (definire il futuro della Ferriera, sbrogliare il piano del traffico, rivitalizzare la zona industriale), per concentrarci sui due punti chiave collegati tra loro: il porto vecchio e il turismo.

■ A PAGINA 15



di ROBERTO MORELLI

**U**n'avvertenza al lettore. Sta per leggere un commento che avrebbe potuto leggere (e forse lesse) due o tre anni fa, e potrebbe leggere (e forse leggerà) tra due o tre anni. Iniziando il nuovo anno e interrogandoci sui nodi da sciogliere per la città, non ne troviamo di molto diversi da quelli che furono e non ne prevediamo altri da quelli che saranno. I problemi, a Trieste non li risolviamo. Preferiamo lasciarli galleggiare, in attesa che si risolvano da sé e grati delle discussioni infinite che possono generare, in mezzo alle quali sguazziamo a meraviglia. Evitiamo quindi l'elenco delle cose da fare, già evidenti e note a chiunque (definire il futuro della Ferriera, sbrogliare il piano del traffico, rivitalizzare la zona industriale, eccetera), per concentrarci sui due punti chiave collegati tra loro: il porto vecchio e il crescente ruolo del turismo.

Il pienone negli alberghi cittadini in queste vacanze natalizie non ha precedenti negli anni passati. In giornate una volta sonnacchiose, lo sciame di visitatori ha animato il centro e i ristoranti e portato un'aura da piccola capitale mitteleuropea, anziché da periferia dell'impe-

## PORTO VECCHIO E TURISMO SFIDE DECISIVE PER TRIESTE

ro quale eravamo abituati a considerarci. È una felice combinazione di concause decennali: la scoperta di Trieste (prima per le gite scolastiche, poi per le famiglie) come simbolo e crocevia della storia del secolo scorso; la felice posizione geografica tra diverse anime, culture e architetture d'Europa; il fascino peculiare della città; e finalmente la chiusura di mete un tempo molto gettonate, dall'Egitto alla Turchia. Il passaparola, che nell'era dei *social media* è il più potente strumento di marketing territoriale, ha fatto il resto.

Trieste non sta facendo molto per attirare questo flusso: accade, punto. La città ha dato vita a quella che potremmo definire una preparazione spontanea: il proliferare di ristoranti e localini, che culminerà con l'apertura di Eatasy tra quindici giorni, ha portato un'iniezione di vitalità un tempo inesistente, ben chiara a chi ricorda il "tutto chiuso" e le strade vuote degli anni Ottanta. Catene alberghiere come Starhotel e Hilton hanno investito o meditano d'investire. Il Parco del mare sembra finalmente sul punto di sbloccarsi.

Siamo diventando un'altra città. E non solo il settore della ristorazione, ma anche e soprattutto il commercio, così vitale per l'economia cittadina e oggi piegato dalla crisi, potrebbe ricavarne nuova e insperata linfa. In concreto ciò significa attrezzare la città a misura di visitatore, valorizzando la qualità mitteleuropea che ci caratterizza: investire nell'arredo urbano, completare la riqualificazione del centro, estendere la pedonalizzazione e migliorare le piste ciclabili. Creare percorsi visibili nel flusso d'informazioni, per agevolare un turista oggi sbalottato tra musei troppo piccoli e troppo distanti tra San Giusto e Via Cumanò. Usare meglio gli spazi culturali, a cominciare dal Salone degli Incanti, oggi depresso e semi-abbandonato tra sporadici eventi a casaccio e senza un filo conduttore. Il turismo può diventare una seria opportunità per Trieste. Ma deve trasformarsi da evento quasi casuale in stra-

tegia cittadina: ecco un primo e fondamentale obiettivo per il 2017.

Inutile dire che il recupero del porto vecchio rappresenterà la vera svolta di questo nuova identità, oggi solamente abbozzata. L'iter sta procedendo con lentezza intollerabile: la città non ne sa più nulla, né sa se qualcuno sia al lavoro e a far cosa. Dopo che l'*advisor* Ernst & Young ha completato il suo piano (molto preliminare, molto propedeutico, molto generico) a cavallo della transizione tra i sindaci Cosolini e Diplazza, è indispensabile dar vita a un progetto generale che eviti il rischio di procedere a spizzichi e bocconi e risultati sostenibile per i grandi investitori privati, senza i quali un disegno ambizioso sarebbe impossibile. Non sussistono problemi politici, poiché il consenso sul recupero è acquisito e la sdeamianizzazione è legge. C'è però una quantità enorme di cose da fare su un'area priva persino dei servizi a rete. La regia compete al sindaco, ma una riconversione di tale ampiezza non è alla portata di una piccola amministrazione pubblica e richiede professionalità esterne (*l'advisor* precedente o altri, previa una gara). Altrimenti ne uscirà una cosa piccola ed eternamente incompleta. E tra un paio d'anni dovremo nuovamente scusarci con il lettore, nel propinarvi da capo gli stessi temi irrisolti.

di ROBERTO MORELLI

## Modello Trieste apertura all'Europa e ferrovie efficienti

Zeno D'Agostino, presidente del Porto  
"In un anno 7 mila treni pieni di merci"

### Il caso

GENOVA

**I**l porto di Trieste da tempo è salito sul treno per andare a conquistare i mercati. E la ragione è anche storica, perché il traffico del porto che contende a Genova il primato delle merci entra ed esce dalle banchine soprattutto percorrendo i binari: molte infrastrutture sono state realizzate quando c'erano gli austriaci.

Ferrovie non esattamente moderne, insomma. Ma che ancora oggi consentono al porto di guadagnare terreno rispetto ai concorrenti: «La differenza tra noi e il Nord-Ovest? Io ho infrastrutture antiche, ma ho pensato a come farle fruttare. L'equivoce italiano è che la mancanza di opere diventa una giustificazione per non farle, e aspettare passivamente», spiega Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste con un lungo curriculum nel settore logistico.

Trieste investe sulla ferrovia anche oggi: «Quando ci sediamo al tavolo con gli operatori che vogliono entrare in porto, sul piatto come primo argomento mettiamo quanto merci intendono portare su treno. A novembre abbiamo raggiunto l'obiettivo che ci eravamo fissati per l'anno con 7 mila treni».

Una cifra che nessuno scalo in Italia riesce ad eguagliare, migliorata addirittura del 30% in dodici mesi: «Il Molo VI arriva ad una percentuale record del 90%: la quasi totalità delle merci arriva ed esce su rotaia».

E si tratta di rimorchi: è il 90% in meno di Tir sulle strade. «La media totale del porto è del 45%, e puntiamo a farla crescere». Come? «I due terzi della merce che esce o entra nel porto con il treno è rappresentato dai semi-rimorchi: non di solo i container. I turchi di Ecol hanno deciso di investire a Trieste, e parliamo di uno tra i principali gruppi al mondo. Gli operatori dei container sono colpiti dalla crisi, quelli della logistica invece hanno ancora capacità economica per realizzare progetti ambiziosi». Anche un'altra banchina dello scalo porterà più merce sui treni: «Il gruppo Msc ha deciso di salire con una quota di controllo al Molo VII».

Trieste sfrutta la direttrice Nord-Sud da sempre: «Arriviamo fino a Colonia, siamo noi i veri concorrenti dei porti del Nord Europa».

Eppure gli analisti di Drewry di recente hanno fatto notare come rispetto a Capodistria, Trieste sia in svantaggio perché nella rotta che collega via nave l'industria tedesca con la Cina è meglio posizionato il porto sloveno, distante solo poche decine di chilometri: «Sono dati falsati: noi serviamo Monfalcone in 11 ore. Koper ha problemi con la ferrovia. Noi facciamo 184 treni alla settimana, loro 115/120 e sono già al massimo».

Il derby con i vicini rivali sloveni D'Agostino è sicuro di vincerlo: «La rete italiana è solitamente considerata messa male, ma in Slovenia e Croazia stanno realmente peggio. Abbiamo capacità per 20 mila treni e siamo a 7500 l'anno».

L'obiettivo è arrivare a 11 mila, «lavorando anche sulle connessioni con l'Est Europa».

Sul fronte orientale poi c'è un altro vantaggio: «Siamo alla

periferia dell'impero, ma paradossalmente è un bene. Siamo fuori dai flussi passeggeri più importanti e i nostri binari sono più liberi».

Il porto chiuderà l'anno in crescita, anche se i contenitori sono in calo e il merito è in buona parte del treno: «Le infrastrutture non sono solo un argomento per ingegneri edili. Serve anche un'idea, qualcosa che spieghi come sfruttare e farle funzionare. E l'impressione è che il Terzo valico soffra di questa sindrome».

(F.F. e S.G.)

© RICARDO GARDINER/STAMP



### Record

A novembre Trieste ha raggiunto 7 mila treni (+30% in un anno) e nel 2017 punta a quota 11 mila. La quasi totalità delle merci arriva ed esce su rotaia. E si tratta di rimorchi: è il 90% in meno di Tir sulle strade. Nessun altro scalo italiano ha cifre simili

# Trieste perde i traghetti per la Grecia

Da domani partenze solo da Venezia. I vertici Minoan: «Li esistono strutture più adeguate soprattutto per i passeggeri»

di **Silvio Maranzana**

Si apre nel peggiore dei modi il 2017 sul fronte marittimo: Trieste perde un'altra volta i traghetti per la Grecia. Lo "scippo" è ancora opera di Venezia, è da qui infatti che a partire da domani salperanno il Cruise Europa e il Cruise Olympia, i cruise ferry più grandi del Mediterraneo che manterranno invece inalterate le altre toccate di Ancona, Igoumenitsa e Patrasso sulla rotta italo-ellenica. La nuova positiva stagione triestina è durata esattamente quattro anni avendo Minoan lines spostato le sue navi su Trieste nel dicembre 2012.

«La necessità di un nostro spostamento dall'ormeggio 57 alla radice del Molo Settimo (dove dovrà espandersi il terminal container, ndr.) ha fornito il pretesto per il dirottamento su Venezia - specifica Michael Iatzakis, greco-triestino vicepresidente di Minoan lines - sulla disponibilità e la determinazione messe in campo per salvare la linea dal presidente dell'Ad-

sp Zoeno D'Agostino e dal segretario generale Mario Sommariva ha prevalso la prontezza di Venezia che dispone di strutture adeguate e di tutto ciò che necessita a un servizio del genere e in particolare ai suoi passeggeri. Ciò di cui purtroppo non si è ancora riusciti a disporre a Trieste». La città sconta sostanzialmente la mancanza di un terminal adeguato per i traghetti ro-pax, che trasportano cioè sia passeggeri che merci su Tir. Impensabile far sbarcare e imbarcare, oltre che transitare, i camion sulle Rive come avvenne per un periodo chiuso nel 2001, ma non può dirsi decorosa e funzionale, come del resto è stato più volte segnalato, nemmeno l'ospitalità per i turisti nel magazzino che funge da stazioncina al Molo Settimo. «L'unica alternativa - sostiene Iatzakis - poteva essere l'Adriaterminal in Porto vecchio». Ma anche qui molti sarebbero gli adattamenti da fare.

La nuova grana per la permanenza dei traghetti greci era esplosa già nel corso dell'estate

e il presidente D'Agostino nel confermare che l'ormeggio 57 rientra in realtà nella concessione di Tmt (il terminalista dei container, ndr.), aveva prospettato la possibilità di un loro spostamento presumibilmente a Monfalcone, porto che sta per entrare a far parte dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale guidata da Trieste. Il dirottamento si rivela ora ben più doloroso. I collegamenti con la Grecia da Venezia, in particolare per il trasporto di merci rotabili, salgono così a cinque alla settimana, quelli da Trieste scendono da due (ma per un breve periodo erano stati anche tre) a zero. La Minoan è proprietà della società partenopea Grimaldi e all'interno di questo brand opereranno sia Cruise Europa e Cruise Olympia che Eurocargo Trieste ed Eurocargo Patrasso, le altre navi che da tempo venivano impiegate sulla rotta con frequenza trisettimanale per il solo trasporto di merci.

La nota emessa per l'occasione dal Gruppo Grimaldi suona per Trieste particolarmente si-

nistra: «Attraverso il potenziamento dei collegamenti da e per Venezia, viene confermata l'importanza strategica dello scalo lagunare nella rete di autostrade del mare che il Gruppo Grimaldi sta sviluppando negli ultimi anni. Venezia ricopre sempre di più il ruolo di piattaforma logistica nell'Alto Adriatico per i traffici di merci tra il Nord Italia, il Nord e Centro Europa e il Mediterraneo Orientale».

La capitolazione era stata preannunciata anche dalla messa in liquidazione con licenziamento dei suoi dieci dipendenti dell'agenzia marittima Agemar, una delle più note e affermate per Trieste alla quale storicamente si appoggiavano i traghetti per la Grecia.

Minoan invece ha ricalcato le orme dell'altra grande compagnia greca, la Anek che aveva abbandonato Trieste nel 2004 dopo tre anni insoddisfacenti (fino al 2001 arrivava alla Marittima sulle Rive) al "57". A quell'ormeggio Minoan ha resistito solo un anno di più, quattro per l'esattezza.

di **MEZZADITE/SIRINHA**



### NUOVO ADDIO DOPO 4 ANNI

L'altra grande compagnia greca, l'Anek, se n'era andata nel 2004. Dopo otto anni era arrivata la società che ora però abbandona



### ORMEGGIO 57 INADEGUATO

L'attracco deve essere ceduto al terminal container Grimaldi non ha trovato alternative valide nel nostro porto

# Ferrovie vecchie ma efficienti: l'esempio virtuoso di Trieste

D'Agostino, presidente dell'Authority:  
«In un anno settemila treni carichi di merce»

### IL CASO

**GENOVA.** Il porto di Trieste da tempo è salito sul treno per andare a conquistare i mercati. E la ragione è anche storica, perché il traffico del porto che contende a Genova il primato delle merci entra ed esce dalle banchine soprattutto percorrendo i binari: molte infrastrutture sono state realizzate quando c'erano gli austriaci.

Ferrovie non esattamente moderne, insomma. Ma che ancora oggi consentono al porto di guadagnare terreno rispetto ai concorrenti: «La differenza tra noi e il Nord-Ovest? Io ho infrastrutture antiche, ma ho pensato a come farle fruttare. L'equivoco italiano è che la mancanza di opere diventa una giustificazione per non farle, e aspettare passivamente», spiega Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste con un lungo curriculum nel settore logistico.

Trieste investe sulla ferrovia anche oggi: «Quando ci sediamo al tavolo con gli operatori che vogliono entrare in porto, sul piatto come primo argomento mettiamo quante merci intendo-

no portare su treno. A novembre abbiamo raggiunto l'obiettivo che ci eravamo fissati per l'anno con 7 mila treni».

Una cifra che nessun scalo in Italia riesce ad eguagliare, migliorata addirittura del 30% in dodici mesi: «Il Molo VI arriva ad una percentuale record del 90%: la quasi totalità delle merci arriva ed esce su rotaia». E si tratta di rimorchi: è il 90% in meno di Tir sulle strade. «La media totale del porto è del 45%, e puntiamo a farla crescere». Come? «I due terzi della merce che esce o entra nel porto con il treno è rappresentato dai semi-rimorchi: non di solo i container. I turchi di Ekol hanno deciso di investire a Trieste, e parliamo di uno tra i principali gruppi al mondo. Gli operatori dei container sono colpiti dalla crisi, quelli della logistica invece hanno ancora capacità economica per realizzare progetti ambiziosi». Anche un'altra banchina dello scalo porterà più merce sui treni: «Il gruppo Msc ha deciso di salire con una quota di controllo al Molo VII».

Trieste sfrutta la direttrice Nord-Sud da sempre: «Arriviamo fino a Colonia, siamo noi i veri concorrenti dei porti del Nord Europa».

Eppure gli analisti di Drewry di recente hanno fat-

to notare come rispetto a Capodistria, Trieste sia in svantaggio perché nella rotta che

collega via nave l'industria tedesca con la Cina è meglio posizionato il porto sloveno, distante solo poche decine di chilometri: «Sono dati falsati: noi serviamo Monaco in 11 ore. Koper ha problemi con la ferrovia. Noi facciamo 134 treni alla settimana, loro 115/120 e sono già al massimo».

Il derby con i vicini rivali sloveni D'Agostino è sicuro di vincerlo: «La rete italiana è solitamente considerata messa male, ma in Slovenia e Croazia stanno realmente peggio. Abbiamo capacità per 20 mila treni e siamo a 7500 l'anno».

L'obiettivo è arrivare a 11 mila, «lavorando anche sulle connessioni con l'Est Europa». Sul fronte orientale poi c'è un altro vantaggio: «Siamo alla periferia dell'impero, ma paradossalmente è un bene. Siamo fuori dai flussi passeggeri più importanti e i nostri binari sono più liberi».

Il porto chiuderà l'anno in crescita, anche se i contenitori sono in calo e il merito è in buona parte del treno: «Le infrastrutture non sono solo un argomento per ingegneri edili. Serve anche un'idea, qualcosa che spieghi come

## -segue

---

sfruttarle e farle funzionare. E l'impressione è che il Terzo valico soffra di questa sindrome».

**F.FE./SLGA.**



**Il porto di Trieste, uno dei principali dell'Adriatico**



**Zeno D'Agostino al Forum dello Shipping a Genova**

# Il Piccolo

## Tre società concorrenti sul Canale navigabile

Tre diverse società puntano ad acquisire o ad ampliare i propri spazi sul Canale navigabile di Zaula. L'Autorità di sistema portuale, come prevede la normativa, ne ha dato avviso al municipio disponendo che le rispettive istanze siano a disposizione fino al 19 gennaio negli uffici del settore Demanio dell'Adsp per eventuali osservazioni o anche per la presentazione di ulteriori domande concorrenti. La prima società in questione è l'associazione dilettantistica sportiva "Rosa del venti" che ha sede in via Carpineto 27/1 che ha chiesto un'area scoperta e lo specchio acqueo antistante per complessivi 4.948 mq alla radice del Canale navigabile allo scopo di collocarvi due pontili galleggianti per l'attracco di natanti. L'Autonautica Russo con sede in via Errera 4/1 ha chiesto il rinnovo della concessione di aree e specchi acquee per 2.101 mq. per mantenervi ormeggi per natanti da diporto e un box a uso ufficio. L'Euronautica 2000 con sede in via da Verrazzano 1 ha chiesto la concessione di aree e specchi acquee rientranti nella medesima concessione. L'Adsp informa che se non giungeranno osservazioni si darà corso al procedimento di comparazione.



## Musolino a Venezia? «un profilo lontano per quella carica»

VENEZIA - «La decisione del nuovo presidente dell'Autorità portuale spetta a Regione e Ministero. Comunicare il nome e dividerlo sono cose diverse». Lo ha detto il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, in occasione dell'incontro di fine anno con la stampa. Rispondendo sul tema della nomina del nuovo presidente del porto di Venezia, Brugnaro ha osservato: «Su Facebook ho visto che Pino Musolino ha annunciato lui, prima di ogni comunicazione ufficiale, che sarà scelto, e prendeva in giro il sindaco. Mi sembra un profilo lontano da quello di una persona che dovrà gestire il porto. Pare che abbia sostenuto il colloquio su Skype: evidentemente ci meritiamo anche questo, che non è certo il buongiorno migliore. Dicono che sia collegato a Puppato e Serracchiani: e poi parlano di conflitto di interessi per il sottoscritto...». «Con Trieste - ha aggiunto Brugnaro - c'è sempre massima collaborazione e con il sindaco Dipiazza c'è un ottimo rapporto. Io non ho mai agito contro nessuno. E non è interesse della città, fatta di giovani e lavoratori, dire qualcosa sulla nomina del Ministero. Ma, se queste sono le decisioni, bisogna ricordare che non si tratta di una scelta dell'oggi per il domani. Le multinazionali sapevano che il costo per lo scavo dei canali sarebbe stato a loro carico: con questa scusa si fanno risparmiare loro parecchi soldini. I Cinquestelle? Non sono cattivi, solo non capiscono e devono imparare come si governa una città. Sono onesti, ma non basta». Poi, commentato l'idea di spostare il terminal crocieristico veneziano dalla Marittima a Marghera, il sindaco ha detto: «Ci interessa il piano sulle aree Syndial, su cui il Governo ha investito 120 milioni di euro, quindi terre per container e non ci sembra una buona idea mandarci turisti in bermuda». «Nel patto firmato dall'allora sindaco Costa per il Mose - ha rilevato -, c'era anche la difesa di Porto Marghera, ma la conca di navigazione non è più sufficiente per dare a quelle aree un futuro tra dieci o vent'anni, perché, col Mose chiuso, le grandi navi non passano. Il progetto concreto deve far sì che il porto non sia declassato di qui a vent'anni: in ballo c'è il futuro e non vogliamo più perdere posti di lavoro».

### Grimaldi estende a Venezia la linea Ancona-Igoumenitsa-Patrasso

**NAPOLI** Da domani il gruppo Grimaldi estenderà al porto di Venezia la linea marittima bisettimanale Ancona-Igoumenitsa-Patrasso, per il trasporto di merci e passeggeri. Attualmente questo servizio viene svolto quotidianamente dalle navi Cruise Europa e Cruise Olympia. Da Venezia le partenze sono programmate il martedì e il mercoledì alle 23,59; l'arrivo è previsto rispettivamente alle ore 7 e alle 13 del giorno dopo a Igoumenitsa e Patrasso. Da Patrasso le partenze avverranno il lunedì e il martedì alle 19,00 e da Igoumenitsa il martedì e mercoledì alle 1,00 con arrivo a Venezia alle 20,30 del martedì e del mercoledì.

Un collegamento quello tra Venezia, Igoumenitsa e Patrasso che si aggiunge al servizio che il gruppo Grimaldi già offre tra questi porti per il trasporto di sole merci rotabili con frequenza trisettimanale sulle due direzioni, con l'impiego delle navi Eurocargo Patrasso e Eurocargo Trieste. In questo modo si raggiungono cinque partenze settimanali per il trasporto di rotabili tra il porto lagunare e la Grecia. Le navi Cruise Europa e Cruise Olympia – ha ricordato il gruppo Grimaldi – con una capacità di circa 3000 metri lineari di merce rotabile oltre a 3000 passeggeri e 215 auto al seguito sono attualmente i cruise ferry più grandi del Mediterraneo.

## Il tunnel del Gottardo e il Terzo valico incompleto dirottano il traffico verso Rotterdam Porto di Genova, un declino lungo 600 mila container

FRANCESCO FERRARI  
SIMONE GALLOTTI  
GENOVA

Ogni settimana quasi trecento treni merci affollano la rete ferroviaria che collega il porto di Rotterdam all'Europa. Si spostano soprattutto lungo la *Netweroute*, la «strada ferrata» che in meno di tre ore consente ai treni di raggiungere la Germania. Ma possono arrivare anche a Chengdu, in Cina, toccando Mo-



sca, e attraversare il Kazakistan: il viaggio è lungo ottomila chilometri e dura quindici giorni, la metà rispetto al tempo di percorrenza di una nave portacontainer.

Rotterdam è una città che vive in simbiosi col suo porto, che è anche una delle principali fonti di ricchezza dell'Olanda, Paese povero di industria ma capicissimo di ricavare oro dal business dei servizi.

CONTINUA ALLE PAGINE 12 E 13

# I 600 mila container perduti di Genova

L'apertura del tunnel del Gottardo e il Terzo valico incompleto spingono verso il porto di Rotterdam le merci di Svizzera, Germania e Nord Italia

FRANCESCO FERRARI  
SIMONE GALLOTTI  
GENOVA

SEGLE DALLA PRIMA PAGINA

Compresi quelli legati alla logistica, al trasporto della merce. Ne sanno qualcosa i porti liguri, Genova in particolare, che ogni anno assistono alla fuga verso Rotterdam di seicentomila container destinati o provenienti dai propri bacini di riferimento: le regioni del Nord Italia, la Svizzera, la Germania del Sud. Un nonsense, dal punto di vista geografico, un danno che si può quantificare in un miliardo di fatturato e almeno diecimila posti di lavoro.

E la situazione è destinata a complicarsi dopo l'apertura, sei mesi fa, del tunnel del Gottardo, il più lungo del mondo con i suoi 57 chilometri. La galleria fa parte del corridoio Ue Genova-Rotterdam, ed è considerata dalla Svizzera un'opera fondamentale per lo scambio merci con l'Italia. Al momento, però, al corridoio manca la tratta finale: quella che da Piemonte e Lombardia arriva a Genova, che sarà completata solo nel 2021. E così a beneficiare del Gottardo sarà proprio Rotterdam, che disporrà di un'infrastruttura in più per rubare traffico in casa dei porti liguri. Del resto, come si può leggere sul numero della

rivista delle Ferrovie svizzere dedicato al Gottardo, «il vantaggio di cinque giorni di navigazione offerto dai porti liguri rispetto al Nord Europa viene vanificato dalle carenti capacità di trasbordo. Di conseguenza oggi una parte cospicua delle merci destinate al Sud Europa viene scaricata nei porti del Nord e spedita al Sud via terra». Come se ne esce?

«È un problema che parte da lontano - spiega l'economista Emilio Rossi, partner di Oxford Economics - Rotterdam, e più in generale i grandi porti del Nord Europa, nel corso degli anni hanno saputo fare sistema contro i concorrenti del Sud: hanno sviluppato infrastrutture di mare e di terra straordinarie, crendo un gap che solo adesso l'Italia, per esempio, sta cercando di colmare. La lezione, dovendo riassumere, è questa: loro non hanno disperso risorse, noi abbiamo fatto esattamente il contrario». Come l'Italia sia riuscita a buttare via mezzo secolo di competitività, Rossi lo ha messo nero su bianco in uno studio dal titolo «Milano riscopre il suo porto. Perché Genova è la scelta più conveniente per le imprese lombarde». Dice Rossi: «In Italia abbiamo 46 terminal intermodali, venti interporti, 220.000 case di spedizione di cui il 60% con un solo camion. Il sistema logistico frammentato

e la mancanza di adeguate tracce ferroviarie è il vero limite del Paese. Basti pensare che i collegamenti su rotaia sono talmente inefficienti che il 95% della merce sull'asse Genova-Lombardia viaggia su gomma». Eppure le potenzialità del sistema portuale ligure ci sono, i servizi sono migliorati rispetto ai tumultuosi Anni Novanta, gli scioperi selvaggi che tanto spaventavano importatori ed esportatori sono un ricordo sbiadito. «E infatti il porto di Genova, dal 2011 in poi, è cresciuto più rapidamente rispetto ai colossi nordeuropei. E la quantità di merce da e per la Lombardia è aumentata. Ma è evidente che la vera svolta ci sarà quando la componente ferroviaria sarà realmente competitiva».

**Aspettando il Terzo Valico**  
«Noi su Genova abbiamo appena investito 250 milioni di euro, 100 solo per l'acquisto di otto gru di banchina: oggi possiamo accogliere contemporaneamente due meganavi da 20.000 teu (misura standard di volume nel trasporto dei container che corrisponde a circa quaranta metri cubi) e una da 15.000 con performance analoghe a quelle dei porti del Nord. Abbiamo raggiunto un livello di efficienza inimmaginabile solo qualche anno fa». Gilberto Danesi è amministratore delegato del terminal container Vte di Genova Pra', gestito

dal colosso di Singapore Psa. Proprio qui, qualche giorno prima di Natale duemila Tiri sono rimasti intrappolati per il troppo vento: l'autostrada si è bloccata e il porto è tornato a fare parlare di sé per i disastri che crea alla città, più che per i benefici per l'economia e i ventimila posti di lavoro garantiti a un territorio che dalla crisi non si è ancora rialzato. Il paradosso del Vte, uno dei più grandi terminal del Mediterraneo, è anche questo: la merce da qui entra ed esce prevalentemente via

camion. Mancano reti ferroviarie interne, ma manca soprattutto una corsia preferenziale che consenta ai container di raggiungere o partire dalla Pianura Padana. E' così che molte aziende piemontesi, lombarde e venete scelgono la via di Rotterdam anziché quella ligure. «Il Terzo valico, ovvero l'alta capacità Genova-Milano, è un'opera fondamentale per consentire alle merci di arrivare con velocità a destinazione - spiega Danesi -. Per noi, come per gli altri operatori del Mar Ligure e del Tirreno, è fondamentale raggiungere la Pianura Padana in fretta. Se per arrivare al di là dell'Appennino ci mettiamo tre giorni, mentre ai concorrenti olandesi e belgi bastano 24 ore, il risultato lo possiamo immaginare tutti... Sviluppare la capacità ferroviaria è una priorità non più rinviabile».

## I ritardi di Genova

Qualcosa sul Terzo valico, però, non funziona. E i tecnici del ministero non ne fanno mistero. Sotto esame non è tanto la grande striscia di binari lunga 53 chilometri che fra poco più di quattro anni completerà il corridoio merci tra il Nord Europa e il Mar Ligure. La project review «sarà fatta a monte e a valle», sui collegamenti dell'opera con Milano e Torino e verso Sud sulle connessioni con il porto di Genova. La commissaria all'infrastruttura, Iolanda Romano, vuole vederci chiaro e soprattutto cercare di disinnescare i problemi prima che scoppino: «Dobbiamo arrivare pronti al 2021 per evitare i tappi», dice. La preoccupazione è che l'opera, una volta conclusa, serva a ben poco se non si realizzano i collegamenti necessari per renderla efficiente. O ancora peggio: che favorisca i porti del Nord Europa, che potranno così penetrare meglio nel mercato della Pianura Padana. Sarebbe una beffa, visto che lo spirito dell'opera è esattamente il contrario: aiutare le banchine italiane a fare concorrenza a quelle olandesi. Romano ha deciso di fare sul serio: con l'aiuto della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e trasporti sta rivedendo parte del progetto. «Nulla di dirimponte, ma si tratta di quelle opere che sono fondamentali per il porto affinché si alimenti il Terzo valico», spiega il vicepresidente dell'Autorità di sistema che racchiude gli scali di Genova e Savona, Paolo Signorini. Cioè quegli investimenti che sono in ritardo da anni e che non sono mai stati realizzati: il secondo binario del principale terminal, il Vte; i collegamenti con la nuova piattaforma container del bacino storico del porto, Calata Bettolo: da tempo deve essere ultimata, ma quando sarà operativa sulla carta dovrebbe fornire almeno 600 mila contenitori all'anno. Poi c'è il piano della «cura del ferro» lanciato qualche anno fa e in parte irrealizzato. Infine il grande problema, il nodo ferroviario di Genova: forse i lavori riprenderanno nel 2017, ma di certo non c'è ancora

nulla. Paradossalmente se il Terzo valico corre verso la realizzazione nei tempi previsti, questa celerità rischia di penalizzare il principale porto d'Italia che nel 2021 potrebbe non essere pronto: «Qualche sorpresa potrebbe esserci e noi non vogliamo trovarle, anche se allo stato attuale non possiamo escluderle» ammette l'uomo della project review del Valico, Andrea Debernardi. E' come se ci si fosse concentrati sulla grande infrastruttura, prestando poca attenzione a quello che serve davvero per farla funzionare. Il Terzo valico non è in ritardo, «se non di qualche settimana dovuta all'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta su Cociv» ha detto Romano «e comunque contiamo di recuperare il tempo che abbiamo perso». E gli operatori? Alla fine sono quelli che rischiano di pagare il prezzo più alto: «L'opera per noi è strategica - spiega Aldo Spinelli, presidente del Livorno calcio e numero uno del Terminal Rebora, uno dei principali dello scalo del capoluogo ligure -. Noi siamo pronti, abbiamo in programma centinaia di milioni di investimenti e alcuni li stiamo già realizzando: abbiamo comprato da poco una grande gru per la nostra banchina. Con il Terzo valico, e la nuova diga di Sampierdarena, potremmo aumentare il nostro traffico e rendere più efficiente il porto».

Signorini è da poche settimane presidente dei porti di Genova e Savona, ma sul problema sta già lavorando da tempo, anche con la commissaria Romano: «Sono ottimista, anche se dobbiamo recuperare il tempo perso. Questo è un porto che deve iniziare a pensare in grande, ne ha tutte le potenzialità». E ora Genova prova ad accelerare, sperando che non arrivi prima i treni dal Nord Europa. Passando attraverso il Gottardo.

© PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

## Le crociere in Sardegna a caccia di un rilancio

### -14

#### Navi

Chi naviga per turismo avverte la crisi anche lungo le rotte italiane tradizionalmente più redditizie.

Si è appena conclusa, con l'arrivo della Albatros al porto di Olbia, la stagione crocieristica nel Nord Sardegna, cominciata a marzo. Il bilancio, spiega il commissario straordinario dell'autorità portuale del Nord Sardegna, Pietro Preziosi, è di 135 navi transitate (quattordici in meno rispetto al 2015) nei tre porti di Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci, per un totale di duecentomila passeggeri. Per il 2017, aggiunge, «dovremmo assistere a una ridistribuzione delle rotte», con un rilancio su Porto Torres che da giugno, ospiterà 17 scali della Costa NeoRiviera, ai quali si aggiungeranno i collegamenti della Pullmantur per un totale di 22 navi. Rimane ancora aperta, precisa Preziosi, la partita per Olbia e Golfo Aranci, «per le quali attendiamo altre prenotazioni nei prossimi due mesi e, soprattutto, in occasione delle fiere mondiali del crocierismo».



#### Ai lettori

Assieme all'Italia che funziona c'è anche un'Italia che non va. Segnalateci tutto ciò su cui a vostro avviso vale la pena di indagare scrivendo a: [inchieste@lastampa.it](mailto:inchieste@lastampa.it)

**Ritardi**  
Il sistema logistico frammentato e la mancanza di adeguate tracce ferroviarie sono considerati i limiti del sistema Italia. I collegamenti su rotaia sono inefficienti

## 95%

**Su gomma**  
A differenza di quanto accade all'estero, sull'asse Genova-Lombardia il 95% della merce viaggia su gomma

## Le vie delle merci

### I PRIMI VENTI PORTI PER CONTAINER IN EUROPA (IN MIGLIAIA DI TEU\* - ANNO 2015)

Rotterdam	OLA	12.232
Antwerp	BEL	9.654
Amburgo	GER	8.821
Bremerhaven	GER	5.547
Valencia	SPA	4.615
Algeciras	SPA	4.516
Felixstowe	GBR	3.984
Pireo	GRE	3.287
Ambaerli/Istanbul	TUR	3.080
Marsalokk	MAL	3.064
Le Havre	FRA	2.559
Gioia Tauro	ITA	2.550
Genova	ITA	2.243
Southampton	GBR	2.108
San Pietroburgo	RUS	1.984
Barcellona	SPA	1.965
Zeebrugge	BEL	1.569
Mersin	TUR	1.470
Sines	POR	1.332
La Spezia	ITA	1.300

TEU\*  
È la misura standard di volume nel trasporto dei container e corrisponde a 40 metri cubi

### Gallerie ferroviarie svizzere più lunghe

Galleria di base San Gottardo

57,1 km

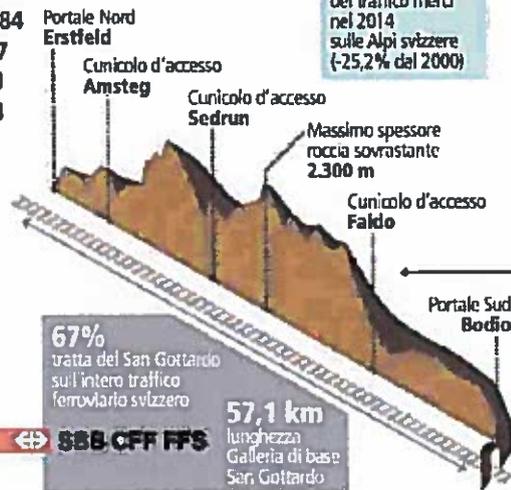
Galleria di base Lötschberg

34,6 km

Galleria di base del Ceneri

15,4 km

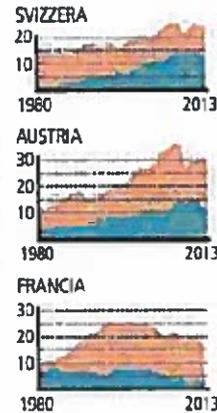
1,03 milioni  
mezzi pesanti  
del traffico merci  
nel 2014  
(-25,2% dal 2000)



### Distribuzione volume traffico merci transalpino

In milioni di tonnellate

Rotataia Strada



### Terzo porto più grande del mondo

Principali continenti provenienza merci (milioni di Teu\*)

ASIA 2,56

Cina 1,42

EUROPA 2,21

AMERICA 1,05

AFRICA 0,2

### Imprese che utilizzano il San Gottardo

FFS Cargo 35,2% Altri 24,6%



465 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2015



12.500 ettari la superficie occupata da attività portuali, di cui 7.000 a terra



180.000 i posti di lavoro diretti generati dal porto

110.000 le chiatte fluviali in arrivo e partenza ogni anno

30.000 le navi in arrivo e partenza ogni anno



250 i collegamenti ferroviari merci settimanali da e per il porto di Rotterdam

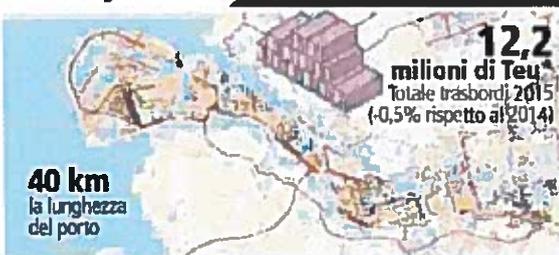
160 km la lunghezza della linea Rotterdam-Germania

Meno di 3 ore il tempo di percorrenza di un treno



56% di merce movimentata su gomma

IL PORTO DI ROTTERDAM IN CIFRE



# I seicentomila container in fuga verso Rotterdam

### L'apertura del tunnel del Gottardo e i ritardi italiani favoriscono i grandi porti nord europei

FRANCESCO FERRARI  
SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Ogni settimana quasi trecento treni merci affollano la rete ferroviaria che collega il porto di Rotterdam all'Europa. Si spostano soprattutto lungo la Betuweroute, la «strada ferrata» che in meno di tre ore consente ai treni di raggiungere la Germania. Ma possono arrivare anche a Chengdu, in Cina, toccando Mosca, e attraversare il Kazakistan: il viaggio è lungo ottomila chilometri e dura quindici giorni, la metà rispetto al tempo di percorrenza di una nave portacontainer.

Rotterdam è una città che vive in simbiosi col suo porto, che è anche una delle principali fonti di ricchezza dell'Olanda. Paese povero di industria ma ca-

pacissimo di ricavare oro dal business. Compresi quelli legati alla logistica, al trasporto della merce. Ne sanno qualcosa i porti liguri, Genova in particolare, che ogni anno assistono alla fuga verso Rotterdam di seicentomila container destinati o provenienti dai propri bacini di riferimento: le regioni del Nord Italia, la Svizzera, la Germania del Sud. Un non-senso, dal punto di vista geografico, un danno che si può quantificare in un miliardo di fatturato e almeno diecimila posti di lavoro.

E la situazione è destinata a complicarsi dopo l'apertura, sei mesi fa, del tunnel del Gottardo, il più lungo del mondo con i suoi 57 chilometri. La galleria fa parte del corridoio Ue Genova-Rotterdam, ed è considerata dalla Svizzera un'opera fondamentale per lo scambio

merci con l'Italia. Al momento, però, al corridoio manca la tratta finale: quella che da Piemonte e Lombardia arriva a Genova, che sarà completata solo nel 2021. E così a beneficiare del Gottardo sarà proprio Rotterdam, che disporrà di un'infrastruttura in più per rubare traffico in casa dei porti liguri. Del resto, come si può leggere sul numero della rivista delle Ferrovie svizzere dedicato al Gottardo, «il vantaggio di cinque giorni di navigazione offerto dai porti liguri rispetto al Nord Europa viene vanificato dalle carenti capacità di trasbordo. Di conseguenza oggi una parte cospicua delle merci destinate al Sud Europa viene scaricata nei porti del Nord e spedita al Sud via terra». Come se ne esce?

«E' un problema che parte da lontano - spiega l'economista Emilio Rossi, partner

di Oxford Economics - Rotterdam, e più in generale i grandi porti del Nord Europa, nel corso degli anni hanno saputo fare sistema contro i concorrenti del Sud: hanno sviluppato infrastrutture di mare e di terra straordinarie, creando un gap che solo adesso l'Italia, per esempio, sta cercando di colmare. La lezione, dovendo riassumere, è questa: loro non hanno disperso risorse, noi abbiamo fatto esattamente il contrario». Come l'Italia sia riuscita a buttare via mezzo secolo di competitività, Rossi lo ha messo nero su bianco in uno studio dal titolo "Milano riscopre il suo porto. Perché Genova è la scelta più conveniente per le imprese lombarde". Dice Rossi: «In Italia abbiamo 46 terminal intermodali, venti interporti, 220.000 case di spedizione di cui il 60% con un solo camion. Il sistema logistico frammentato e la mancanza di adeguate tracce ferroviarie è il vero limite del Paese. Basti pensare che i collegamenti su rotaia sono talmente inefficienti che il 95% della merce sull'asse Genova-Lombardia viaggia su gomma». Eppure le potenzialità del sistema portuale ligure ci sono, i servizi sono migliorati rispetto ai tumultuosi Anni Novanta, gli scioperi selvaggi che tanto spaventavano importatori ed esportatori sono un ricordo sbiadito. «E infatti il porto di Genova, dal 2011 in poi, è cresciuto più rapidamente rispetto ai colossi nordeuropei. E la quantità di merce da e per la Lombardia è aumentata. Ma è evidente che la vera svolta ci sarà quando la componente ferroviaria sarà realmente competitiva».

**Aspettando il Terzo Valico**  
«Noi su Genova abbiamo appena investito 250 milioni di euro, 100 solo per l'acquisto di otto gru di banchina:

oggi possiamo accogliere contemporaneamente due mega-navi da 20.000 teu e una da 15.000 con performance analoghe a quelle dei porti del Nord. Abbiamo raggiunto un livello di efficienza inimmaginabile solo qualche anno fa». Gilberto Danesi è amministratore delegato del terminal container Vte di Genova Pra', gestito dal colosso di Singapore Psa. Proprio qui, qualche giorno prima di Natale duemila Tir sono rimasti intrappolati per il troppo vento: l'autostrada si è bloccata e il porto è tornato a fare parlare di sé per i disagi che crea alla città, più che per i benefici per l'economia e i ventimila posti di lavoro garantiti a un territorio che dalla crisi non si è ancora rialzato. Il paradosso del Vte, uno dei più grandi terminal del Mediterraneo, è anche questo: la merce da qui entra ed esce prevalentemente via camion. Mancano reti ferroviarie interne, ma manca soprattutto una corsia preferenziale che consenta ai container di raggiungere o partire dalla Pianura Padana. È così che molte aziende piemontesi, lombarde e venete scelgono la via di Rotterdam anziché quella ligure. «Il Terzo valico, ovvero l'alta capacità Genova-Milano, è un'opera fondamentale per consentire alle merci di arrivare con velocità a destinazione - spiega Danesi -. Per noi, come per gli altri operatori del Mar Ligure e del Tirreno, è fondamentale raggiungere la Pianura Padana in fretta. Se per arrivare al di là dell'Appennino ci mettiamo tre giorni, mentre ai concorrenti olandesi e belgi bastano 24 ore, il risultato lo possiamo immaginare tutti... Sviluppare la capacità ferroviaria è una priorità non più rinviabile».

### I ritardi di Genova

Qualcosa sul Terzo valico, però, non funziona. E i tecnici del ministero non ne fan-

nomistero. Sotto esame non è tanto la grande striscia di binari lunga 53 chilometri che fra poco più di quattro anni completerà il corridoio merci tra il Nord Europa e il Mar Ligure. La project review «sarà fatta a monte e a valle», sui collegamenti dell'opera con Milano e Torino e verso Sud sulle connessioni con il porto di Genova. La commissaria all'infrastruttura, Iolanda Romano, vuole vederci chiaro e soprattutto cercare di disinnescare i problemi prima che scoppino: «Dobbiamo arrivare pronti al 2021 per evitare i tappi», dice. La preoccupazione è che l'opera, una volta conclusa, serva a ben poco se non si realizzano i collegamenti necessari per renderla efficiente. O ancora peggio: che favorisca i porti del Nord Europa, che potranno così penetrare meglio nel mercato della Pianura Padana. Sarebbe una beffa, visto che lo spirito dell'opera è esattamente il contrario: aiutare le banchine italiane a fare concorrenza a quelle olandesi. Romano ha deciso di fare sul serio: con l'aiuto della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e trasporti sta rivedendo parte del progetto. «Nulla di dirimpente, ma si tratta di quelle opere che sono fondamentali per il porto affinché si alimenti il Terzo valico», spiega il neopresidente dell'Autorità di sistema che racchiude gli scali di Genova e Savona, Paolo Signorini. Cioè quegli investimenti che sono in ritardo da anni e che non sono mai stati realizzati: il secondo binario del principale terminal, il Vte; i collegamenti con la nuova piattaforma container del bacino storico del porto, Calata Bettolo; da tempo deve essere ultimata, ma quando sarà operativa sulla carta dovrebbe fornire almeno 600 mila contenitori all'anno. Poi c'è il piano della «cura del ferro» lancia-

to qualche anno fa e in parte irrealizzato. Infine il grande problema, il nodo ferroviario di Genova: forse i lavori riprenderanno nel 2017, ma di certo non c'è ancora nulla. Paradossalmente se il Terzo valico corre verso la realizzazione nei tempi previsti, questa celerità rischia di pe-

nalizzare il principale porto d'Italia che nel 2021 potrebbe non essere pronto: «Qualche sorpresa potrebbe esserci e noi non vogliamo trovarle, anche se allo stato attuale non possiamo escluderle» ammette l'uomo della project review del Valico, Andrea Debernardi. E' come se ci si fosse concentrati sulla grande infrastruttura, prestando poca attenzione a quello che serve davvero per farla funzionare. Il Terzo valico non è in ritardo, «se non di qualche settimana dovuta all'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta su Cociv» ha detto Romano «e comunque contiamo di recuperare il tempo che abbiamo perso». E gli operatori? Alla fine sono quelli che rischiano di pagare il prezzo più alto: «L'opera per noi è strategica - spiega Aldo Spinelli, numero uno del Terminal Rebora, uno dei principali dello scalo del capo-

luogo ligure -. Noi siamo pronti, abbiamo in programma centinaia di milioni di investimenti e alcuni li stiamo già realizzando: abbiamo comprato da poco una grande gru per la nostra banchina. Con il Terzo valico, e la nuova diga di Sampierdarena, potremmo aumentare il nostro traffico e rendere più efficiente il porto». Signorini è da poche settimane presidente dei porti di Genova e Savona, ma sul problema sta già lavorando da tempo, anche con la commissaria Romano: «Sono ottimista, anche se dobbiamo recuperare il tempo perso. Questo è un porto che deve

iniziare a pensare in grande, ne ha tutte le potenzialità». E ora Genova prova ad accelerare, sperando che non arrivino prima i treni dal Nord Europa. Passando attraverso il Gottardo.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

### GRIDO D'ALLARME

Spinelli: «Senza collegamenti veloci sarà impossibile crescere ancora»

### MAXI-INVESTIMENTI

Il gruppo Psa di Singapore ha investito a Pra' 250 milioni di euro

# -segue



Un lavoratore portuale al terminal Sech, nel bacino storico del porto di Genova. Il capoluogo ligure è fra i leader mediterranei nel traffico marittimo

FARMHOLD

## Le vie delle merci

### I PRIMI VENTI PORTI PER CONTAINER IN EUROPA (PIÙ MIGLIAIA DI TEU\* - ANNO 2015)

Rotterdam	OLA	12.210
Anversa	BEI	9.654
Ambruge	ESP	8.991
Bremenhaven	DEU	5.547
Valencia	SPA	4.815
Algeiras	SPA	4.516
Felixstowe	GBR	3.984
Pireo	GRC	3.287
Amman/Alatanduf	JOR	3.080
Marsabit	MA	3.064
Le Havre	FRA	2.559
Cape Isidro	ITA	2.550
Catania	ITA	2.243
Southernwin	GBR	2.108
San Pietroburgo	RUS	1.984
Barcellona	SPA	1.965
Zeebrugge	BEL	1.569
Mersin	TUR	1.470
Sines	CHN	1.332
La Spezia	ITA	1.300

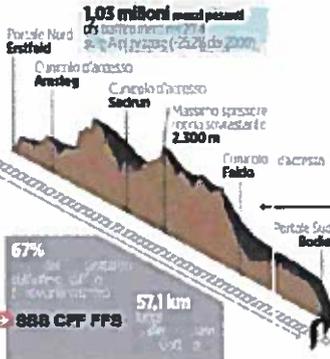
\* TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) è l'unità di misura standard per i container da 20 piedi e corrisponde a 40 metri cubi.

Galleria Novovisio  
svizzera più lunga  
Galleria di base San Gottardo  
57,1 km

Galleria di base Litschberg  
34,6 km

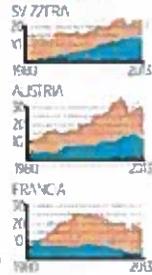
Galleria di base del Conero  
15,4 km

1,03 milioni metri cubi di traffico merci nel 2014  
su 4,1 milioni (2012) da 2000



67% di traffico merci  
888 CPT FFS  
57,1 km

Distribuzione volume  
traffico merci transalpino  
tra anni consecutivi



Imprese che utilizzano il San Gottardo  
FFS Cargo 35,2%  
Altri 24,6%



Terzo porto più grande del mondo  
Principali continenti e movimenti merci (migliaia di TEU\*)



465 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2015

12.500 ettari di superficie occupata da attività portuali di cui 7.000 a terra

180.000 posti di lavoro diretti generati dal porto

110.000 elicotteri (1000 in arrivo e partenze ogni anno)

30.000 treni in arrivo e partenze ogni anno

250 imbarcamenti (traghetti) settimanali per il porto di Rotterdam

160 km la lunghezza della linea Rotterdam-Germania

Medio di 3 ore il tempo di percorrenza di un treno

56% di merci movimentate su gomma

IL PORTO DI ROTTERDAM IN CIFRE

12,2 milioni di TEU\* (totale tra i porti 2015) (-0,1% rispetto al 2014)

40 km la lunghezza del porto

1.400 km su tutta la costa

40,2% di S-Cargo (esclusivamente)

1.400 km su tutta la costa

40,2% di S-Cargo (esclusivamente)

1.400 km su tutta la costa

40,2% di S-Cargo (esclusivamente)



# Terzo valico, Bagnasco: «Opera indispensabile»

Genova - «Genova è il porto dell'Europa» e la città «deve dimostrare nei fatti che l'Italia non può fare a meno di lei».

Genova - «Genova è il porto dell'Europa» e la città «deve dimostrare nei fatti che l'Italia non può fare a meno di lei». **Lo ha detto il cardinale Angelo Bagnasco, arcivescovo di Genova, durante il Te Deum.** Il cardinale ha parlato «dello sbocco veloce oltre le colline» come di «un volano indispensabile perché Genova non sprofondi. Isolarsi è un suicidio», riferendosi al Terzo valico. **«Poter comunicare più velocemente di altri significa avere una carta in più per concorrere nei mercati internazionali e intercontinentali» ed «è necessario affrontare questa sfida».** Per fare ciò, ha sottolineato il cardinale, «la via maestra è quella di parlarci a cuore aperto, con intelligenza senza preclusioni, avendo come unico interesse il bene della gente, e quindi della città». «Qualunque tavolo ha senso, se tutti coloro che vi partecipano vogliono capire la complessità della situazione, il disagio che causa, la disperazione e i pericoli economici e sociali». Per il cardinale bisogna «portare un contributo non ideologico ma di conoscenza. Bisogna lasciar cadere ogni forma di preunzione e di arroganza, atteggiamenti che allontanano dalla realtà, dai veri problemi della gente. Altra tentazione è quella di demonizzarsi a vicenda: è proprio vero - ha domandato - che, ad esempio, il pubblico è solo male e il privato è solo bene o viceversa?».

**Dalle grandi opere per il rilancio della città al lavoro.** «Gli indicatori ci dicono che alcuni segnali di ripresa ci sono anche nella nostra città, ma alcune rondini non fanno primavera e il freddo economico e occupazionale è ancora molto pungente», ha detto l'arcivescovo. Il porporato ha parlato di «esempi virtuosi ammirevoli di lavoratori e imprenditori, che da anni fanno ogni ragionevole sacrificio per non licenziare» nonostante i quali però «continua l'indebolimento lavorativo».

## -segue

---

La tecnologia è indispensabile, ma certe manualità non sono ancora sostituibili, si imparano sul posto, si tramandano come un patrimonio che non si apprende dai libri». Poi Bagnasco si è chiesto: «Perché Genova da decenni è progressivamente spogliata del tessuto produttivo che, insieme al porto, costituisce da sempre l'architettura lavorativa e sociale?». «È difficile attribuire questo processo solo alla crisi e alla globalizzazione - ha risposto - poichè il fenomeno, che assomiglia ad una incomprensibile strategia, viene da lontano nel tempo. Esiste, mi chiedo, una visione di lungo respiro, oppure vince l'obiettivo immediato di tappare i buchi, pensando che domani qualcosa succederà?». **Poi il cardinale ha parlato della visita di Papa Francesco a Genova, prevista il 27 maggio.** «È un grandissimo onore per la nostra Chiesa e per la Città, ma anche per la Liguria. In poco più di 30 anni, Genova è stata visitata dai Papi per quattro volte».

# Porto, Spirito cambia le regole degli accessi

### Prima ordinanza del nuovo presidente: tre ticket per l'utilizzazione della viabilità interna

**Antonino Pane**

Si comincia da traffico. Pietro Spirito, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del medio Tirreno ha firmato la prima ordinanza e riguarda proprio il transito delle auto nel porto. Un provvedimento che, oltre a disciplinare meglio i transiti, ha lo scopo anche di calmierare l'uso dell'auto e, soprattutto, di scoraggiare l'utilizzo della viabilità portuale da parte di chi non ha nulla a che vedere con le attività dello scalo. Un solo numero per capire la portata del fenomeno: nel 2016 sono stati rilasciati 10.307 autorizzazioni. Un numero spropositato soprattutto se si considera che non tiene conto di tutta un'altra fascia di utenti, numerosissima anche questa, quella che utilizza per l'ingresso in porto tagliando i rilasciati altre istituzioni pubbliche. E che non tiene neanche conto dei motoveicoli che transitano senza mostrare nessuna autorizzazione così come i taxi. Non era più pensabile sopportare questa situazione è il presidente Spirito ha subito messo a punto un provvedimento articolato che è in vigore già da oggi, anche se sono stati concessi tre mesi di tempo per mettersi in regola.

«Quello del traffico e del caos viabilità nel porto è uno dei problemi che mi è stato segnalato con maggiore forza. Ho avuto anche modo di verificare personalmente che in alcune ore la si-

**I numeri**  
Nel 2016  
rilasciati  
10.307

permessi  
oltre agli  
accessi  
di altri enti

tutto invariato per i lavoratori che nel porto di Napoli hanno la sede della loro attività. Saranno più penalizzati gli altri, quelli che con il porto hanno rapporti saltuari o quelli che si servono solo dei servizi portuali. Questi potranno ottenere i permessi, ma dovranno mettere mano al portafoglio in maniera più pesante».

Ma vediamo cosa dice concretamente l'ordinanza. La prima fascia di utenza, quella che lavora nel porto potrà chiedere ed ottenere il permesso di transito all'Autorità portuale pagando la stessa cifra pagata nel 2016, e cioè 25 euro. L'istanza va rivolta agli uffici di piazzale Pisacane che, dopo le verifiche, rilascerà il tagliando su cui viene applicata anche la foto del titolare del permesso e la targa dell'autovettura oltre che il periodo di validità del tagliando stesso. La seconda fascia è riservata ad operatori che hanno solo rapporti saltuari con il porto. Questi potranno ottenere un permesso di libera circolazione ma dovranno sborsare 200 euro. Poi c'è la terza fascia, quella riservata ad utenti che con le attività portuali non hanno rapporti di lavoro. Questi utenti per ottenere il permesso dovranno sborsare mille euro per dotarsi del tagliando che consente l'attraversamento del porto. Già, l'attraversamento. Va anche specificato, infatti,

tuazione supera i livelli di guardia. Abbiamo separato - ha detto Spirito - le fasce di utenza. Lasciando praticamente

che nessuna di queste tre categorie può parcheggiare l'auto in porto a meno che non si utilizzino spazi dati in concessione ad aziende per le quali si lavora.

Quello del parcheggio in porto è un capitolo a parte ma c'è da credere che presto Spirito metterà mano anche a questa situazione. Ci sono centinaia e centinaia di stalli dislocati lungo tutto il porto che risultano riservati alla dogana o alle forze dell'ordine. Se non quelli che svolgono la loro attività nel porto parcheggiassero l'auto temporaneamente ne utilizzerebbero meno della metà. A cosa servono gli altri? La politica dei favori per il neo presidente deve finire da subito. «Bisogna cominciare ad allinearsi all'idea - ha sottolineato il presidente Spirito - che il porto è una fabbrica che, complessivamente deve produrre ricchezza e, quindi, bisogna agevolare solo che alla produzione di questa ricchezza partecipa fattivamente. Basta privilegi o rendite di posizione: gli spazi vanno utilizzati tutti al meglio a cominciare da quelli che riguardano la viabilità».

Il presidente Spirito ha anche annunciato che sta avendo incontri con i responsabili dell'Anm per far transitare linee pubbliche di autobus anche all'interno del porto e scoraggiare, così, il più possibile l'uso dell'auto privata. «Stiamo andando avanti, spero in un prossimo futuro di annunciare che già la linea Alibus, quello che collega con Capodichino, avrà un percorso preferenziale proprio all'interno del porto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La scheda

### La nuova autorità governo più snello

Pietro Spirito è il primo presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale che raggruppa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. La nuova autorità è frutto della riforma Delrio che ha semplificato il quadro della governance del sistema portuale italiano riducendo a solo 15 le autorità di gestione dei porti raggruppando varianti e semplificando la gestione sia attraverso la nomina dei presidenti sia attraverso la riduzione delle procedure amministrative.

**-segue**



## Il piano Il 2017 anno del molo San Vincenzo

Il 2017 dovrà essere l'anno del molo San Vincenzo. È questo l'auspicio che lega l'Autorità di sistema portuale e il Comune di Napoli che lavoreranno insieme per restituire questi spazi alla città e alle attività portuali. Ieri brindisi al nuovo anno proprio sulla testata del molo tra il sindaco Luigi de Magistris, il presidente Pietro Spirito e le autorità militari che ancora mantengono un presidio alla radice del molo. Promotore dell'iniziativa Umberto Masucci, nuovo componente del Comitato di gestione portuale, nominato proprio dal sindaco de Magistris.



### I dipendenti 20 euro

Il personale delle aziende che operano nell'area portuale per avere accesso dovrà pagare un ticket annuo di soli venti euro **all'autorità portuale**



### Gli accessi saltuari 200 euro

È la cifra che dovranno corrispondere **all'autorità portuale** la cifra di 200 euro all'anno gli operatori che accedono all'area portuale saltuariamente



### I transiti Milioni di euro

Tanto pagheranno coloro che vorranno attraversare il porto avendo rapporti di lavoro con nessuno degli enti e delle imprese presenti nell'area

# Potenziati terroristi su nave diretta a Napoli attivate le procedure d'emergenza in porto

### IL RETROSCENA

MARIANO ALBERTO VIGNALI

**NOTTE DI TENSIONE** e di allarme il 30 dicembre nel Tirreno meridionale, lungo la rotta che collega la Tunisia con l'Italia, con il porto di Napoli. Una segnalazione, presa sul serio dalle autorità italiane, tramite fonti di intelligence è arrivata ai nostri servizi segreti.

Il messaggio riferiva di un possibile rischio dirottamento, o comunque della presenza di persone in grado di attuarlo, di un traghetto in arrivo nello scalo partenopeo. Nell'informativa si parlava di alcuni soggetti indicati come "pericolosi" a bordo del Tanit, che stava effettuando una crociera di fine anno. L'allarme, passato quindi al coordinamento nazionale di antiterrorismo, è subito rimbalzato a Napoli, e in tutti i comandi delle unità pronto impiego

competenti per il centro-sud. La nave, appartenente alla compagnia tunisina CoTuNav, si trovava però ancora in alto mare e per questo una segnalazione è arrivata anche alla Marina. La stessa Marina è poi in grado, attraverso l'attività della Guardia Costiera, di monitorare in tempo reale tutto il traffico navale attorno l'Italia e nel Mediterraneo.

Il timore, come del resto è previsto nel piano di sicurezza antiterrorismo, è quello di vedere una nave passeggeri lanciata contro un cargo o una petroliera. Se il traghetto, così come ogni altra unità, avesse deviato in modo sospetto dalla rotta prevista il fatto sarebbe stato subito evidenziato e dalla loro base in Liguria sarebbero partiti gli incursori navali, sempre operativi per interventi in alto mare, che avrebbero avuto il compito di assaltare la nave e prenderne il controllo. In ogni caso la situazione in mare è apparsa "regolare", così è stato deciso

di affrontare il problema direttamente all'arrivo. La nave è stata fatta arrivare più o meno all'ora prevista a Napoli, circa le 9 del mattino, giusto il tempo di predisporre un'area "riservata" della banchina in cui potere effettuare un controllo in sicurezza. Intanto erano state allertate tutte le unità antiterrorismo previste dal piano nazionale di difesa dei porti tanto che un team di forze speciali, presumibilmente un gruppo dei carabinieri dei Gis che con specifiche capacità di intervento su unità navali, è stato schierato in zona. L'unità è stata ispezionata, senza creare allarme nei passeggeri e sono stati effettuati alcuni riscontri, ma su questa fase dell'operazione il riserbo è massimo. Fonti vicine al Viminale parlano di "una normale procedura di controllo", in ogni caso il sistema di sicurezza nazionale, come si evince anche da un intervento complesso come questo, è in allerta al massimo livello.

© BY NC ND ALCUN DIR TRISERVA TI

# Publicato il “Decreto Sud”, ecco cosa prevede per Taranto

Taranto - I 100 milioni previsti per Taranto dal decreto sul Sud varato all'antivigilia di Natale dal consiglio dei Ministri verranno dai 300 milioni che l'Ilva in amministrazione straordinaria dovrà restituire allo Stato a fronte del prestito concesso nei mesi scorsi.

Taranto - I 100 milioni previsti per Taranto dal decreto sul Sud varato all'antivigilia di Natale dal consiglio dei Ministri verranno dai 300 milioni che l'Ilva in amministrazione straordinaria dovrà restituire allo Stato a fronte del prestito concesso nei mesi scorsi. Lo stabilisce il nuovo decreto legge pubblicato ieri sera sulla Gazzetta Ufficiale ed entrato in vigore il 31 dicembre. Il decreto, che ora andrà all'esame del Parlamento per la conversione in legge, è il numero 243 e porta il titolo «Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno». **In particolare, i 300 milioni ai commissari dell'Ilva furono concessi con la legge numero 16 dello scorso febbraio con la finalità di gestire l'azienda dell'acciaio sino a giugno di quest'anno**, mese entro il quale l'Ilva doveva essere ceduta al nuovo acquirente. Quest'ultimo termine è poi slittato con una successiva legge, tant'è che adesso per l'individuazione dell'acquirente dell'Ilva si parla di febbraio 2017 con trasferimento degli asset entro giugno 2017.

Nello stesso decreto c'è anche la proroga del mandato dei commissari, ma con finalità più specifiche e non di vera e propria gestione dell'azienda una volta che sarà stata fatta la cessione e l'istituzione della nuova Agenzia per il lavoro portuale. **Quest'ultima riguarda gli scali di transhipment (movimentazione container) di Taranto e Gioia Tauro con l'obiettivo di tutelare e ricollocare in nuove attività nell'arco di 36 mesi i lavoratori che rischiano la disoccupazione: si tratta di un migliaio di unità, di cui 520 a Taranto dell'ex Taranto container terminal.** L'Agenzia sarà istituita dalle due Autorità portuali interessate.

## -segue

---

Per quanto riguarda i commissari Ilva, il nuovo decreto legge stabilisce che «il termine di durata del programma dell'amministrazione straordinaria si intende esteso sino alla scadenza del termine ultimo» per l'attuazione del piano ambientale (giugno 2018) ma «entro tale termine i commissari straordinari sono autorizzati ad individuare e realizzare ulteriori interventi di decontaminazione e risanamento ambientale non previsti nell'ambito del predetto piano, ma allo stesso strettamente connessi, anche mediante formazione e impiego del personale delle società in amministrazione straordinaria non altrimenti impegnato». **Questa previsione del decreto recupera una norma che sarebbe dovuta entrare nella legge di Bilancio 2017**, e che è invece saltata in quanto la commissione Bilancio della Camera l'ha dichiarata inammissibile.

«Il programma della procedura di amministrazione straordinaria», si legge ancora nel decreto, «è altresì integrato con un piano relativo ad iniziative volte a garantire attività di sostegno assistenziale e sociale per le famiglie disagiate nei Comuni di Taranto, Statte, Crispiano, Massafra e Montemesola. **Il piano, a carattere sperimentale, della durata di tre anni, approvato dal ministro dello Sviluppo economico e monitorato nei relativi stati di avanzamento**, si conforma alle raccomandazioni adottate dagli organismi internazionali in tema di responsabilità sociale dell'impresa e alle migliori pratiche attuative ed è predisposto ed attuato, con l'ausilio di organizzazioni riconosciute anche a livello internazionale, enti del terzo settore ed esperti della materia, a cura dei commissari straordinari, d'intesa con i Comuni di cui al primo periodo per quanto attiene la selezione dei soggetti beneficiari». Il decreto stabilisce che «per consentire l'immediato avvio delle attività propedeutiche alla realizzazione del piano, l'importo di 300.000 euro è posto a carico delle risorse del programma nazionale complementare "Imprese e competitività 2014-2020" approvato dal Cipe con delibera 10 del 1 maggio 2016». Viene poi il dettaglio relativo alla provenienza dei 100 milioni: ovvero 30 - distribuiti in tre anni a partire dal prossimo, 10 per anno - per il sostegno alle famiglie disagiate e 70 per il potenziamento della sanità a Taranto, **quest'ultimi divisi rispettivamente in 50 milioni nel 2017 e 20 nel 2018. Per le misure relative alla sanità, invece, il decreto legge dispone che le risorse «nel limite di 50 milioni di euro per il 2017 e di 20 milioni di euro per il 2018, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato** per essere riassegnate in spesa nello stato previsione del Ministero della salute e successivamente trasferite alla Regione Puglia per la realizzazione di un progetto volto all'acquisizione dei beni e dei servizi necessari alla realizzazione di interventi di ammodernamento tecnologico delle apparecchiature e dei dispositivi medico-diagnostici delle strutture sanitarie pubbliche ubicate nei Comuni di Taranto, Statte, Crispiano, Massafra e Montemesola, avvalendosi, in via esclusiva, della Consip Spa, nonché alla conseguente e necessaria formazione e aggiornamento professionale del personale sanitario». Completano gli stanziamenti per Taranto altri 8 milioni per la prosecuzione degli screening sanitari sulla popolazione esposta all'inquinamento dell'Ilva - misura già prevista anni fa col decreto Terra dei Fuochi-Ilva -, ma questi verranno da provvedimento specifico del ministero della Salute.

## Pubblicato il decreto sul lavoro in porto

TARANTO. I 100 milioni previsti per Taranto dal decreto sul Sud varato all'antivigilia di Natale dal Consiglio dei ministri verranno dai 300 milioni che l'Ilva in amministrazione straordinaria dovrà restituire allo Stato a fronte del prestito concesso nei mesi scorsi.

Lo stabilisce il nuovo decreto legge pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale ed entrato in vigore sabato. Il decreto contiene anche la proroga del mandato dei commissari, ma con finalità più specifiche e non di vera e propria gestione dell'azienda una volta che sarà stata fatta la cessione, e l'istituzione della nuova Agenzia per il lavoro portuale. Quest'ultima riguarda i porti di Taranto e Gioia Tauro con l'obiettivo di tutelare e ricollocare in nuove attività nell'arco di 36 mesi i lavoratori che rischiano la disoccupazione.

## Con Costa ripartono le crociere a Cagliari

CAGLIARI - Il calendario delle crociere a Cagliari riparte da dove si è concluso il 2016: sarà la "Costa Diadema", la nave che ha portato 4.500 turisti il giorno di Santo Stefano, a battezzare il molo Rinascita per il nuovo anno. L'appuntamento è fissato per mercoledì prossimo 4 Gennaio, con lo stesso numero di passeggeri a bordo. E con la possibilità di portare a bordo chi vuole iniziare proprio dal capoluogo il suo tour nel Mediterraneo. Non solo sardi. È già capitato, infatti, in altre occasioni che all'appuntamento agli imbarchi si siano presentati turisti arrivati da lontano, anche dalla Russia. Per il vero e proprio home port c'è ancora da attendere. Ma uno degli obiettivi è proprio questo: creare le condizioni perché le crociere possano partire da Cagliari. Con tutto quello che può significare per le strutture ricettive del capoluogo. Intanto per gli arrivi a Cagliari del 2017 è già stato stilato un calendario ufficioso con le prenotazioni record di circa 170 navi per un totale di 410mila passeggeri. Ma il via definitivo - con l'elenco di navi e compagnie - è atteso soltanto la prossima settimana.

## Cominciano le operazioni di dragaggio agli approdi di Tremestieri

"Rex II", la vendetta. Non è il titolo di un film e il protagonista non è l' amato pastore tedesco della famosa serie televisiva. Si chiama "Rex II" la motonave che arriva oggi a Tremestieri per liberare gli approdi dall' ennesima invasione di sabbia provocata dalle mareggiate alimentate dal vento di scirocco.

La Capitaneria di porto ha messo ieri un' ordinanza che regola il traffico navale nella zona interessata dalle operazioni di dragaggio, autorizzate dall' assessorato regionale al Territorio e Ambiente con provvedimento dello scorso 9 settembre. Risale invece al 14 marzo 2016 il documento dell' Arpa di Messina, relativa alla validazione dei risultati analitici dell' attività di caratterizzazione dei sedimenti marini presenti negli approdi di Tremestieri. L' incarico per l' esecuzione dei lavori di dragaggio è stata affidata dall' **Autorità portuale** alla ditta "Lmd Spa" di Malcontenta (provincia di Venezia) e sempre l' Authority, tramite l' elaborato tecnico consegnato il 24 dicembre dalla "Service Enterprises", ha proceduto ai rilievi batimetrici per il monitoraggio dei fondali del porto della zona sud.

L' ordinanza di interdizione dello specchio d' acqua interessato vale da oggi fino al 31 gennaio. I sedimenti provenienti dal dragaggio - si legge nell' atto firmato dal comandante della Capitaneria Nazzareno Laganà - dovranno essere depositati nei tratti di spiaggia sommersa ubicati a circa 1,2 km a nord dell' approdo, in un' area di 70.000 mq, estesa per circa 1,3 km., ad esclusione dei tratti immediatamente antistanti le foci delle fiume.

## Il futuro della Rada San Francesco

Oggi, alle 11, nella sala ovale del Comune, si terrà la conferenza stampa di presentazione dell'assemblea popolare sul futuro della Rada San Francesco. All'iniziativa, promossa dal movimento Cambiamo Messina dal basso, sono stati invitati il sindaco, l'assessore alle Politiche del Mare e il commissario dell'Autorità portuale di Messina -Milazzo.