



In Primo Piano:

Assemblea Assoporti:

"...Assemblea programmatica il 12 Dicembre..." (The Medi Telegraph)

Riforma:

"...Filt Cgil, subito ok a correzioni a riforma settore..." (Ansa)

Dai Porti:

Trieste:

"...Così rinasce Trieste con il suo porto..." (Il Sole 24 Ore)

Venezia:

"...Porto, strategia poco chiara..." (Il Gazzettino)

Genova:

"...Il Vte vuole il preannouncement dei camion..." (The Medi Telegraph)

"...In arrivo grandi investimenti..." (The Meditelegraph)

"...Banchine, navi, spiagge: così garantiamo la sicurezza a tutti..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Servono tempi celeri per favorire la ripresa di Livorno..." (Ferpress, Il Telegrafo)

"...Bacini, la gara riparte con l'aggiunta..." (Gazzetta Marittima)

"...Sponda Est della Darsena Toscana..." (Gazzetta Marittima)

"...Progetto Logistica con Provincia Sviluppo..." (Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...Porti Adriatici in otto anni boom dei container..." (Avvisatore Marittimo)

Napoli:

"...Ok impatto socioeconomico ma decina in ranking..." (Ansa)

"...Zone economiche speciali..." (Euro Merci)

Palermo:

"...Assoporto, no a rimodulazioni fondi Pon per Augusta..." (Ansa)

"...Il progetto Gesap collegare il porto all'aeroporto via mare..."
(Palermo Today)

Altre notizie di Logistica e Shipping

Informare

Il Messaggero Marittimo

The Medi Telegraph

Assoporti, assemblea programmatica il 12 dicembre
Roma - Si svolgerà il prossimo 12 dicembre a Roma
l'assemblea programmatica pubblica di Assoporti.

Roma - Si svolgerà il prossimo 12 dicembre a Roma l'assemblea programmatica pubblica di Assoporti. L'evento si terrà alle 9.15, chiuderà i lavori il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture **G r a z i a n o D e l r i o**. **Macroscenari della portualità, via della seta, ruolo dei porti italiani in Europa** sono alcuni dei temi al centro dell'assemblea.

Porti: Filt Cgil, subito ok a correzioni a riforma settore

Si dia il via libera al provvedimento senza indugi

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "Il correttivo porti deve essere rapidamente approvato". E' quanto chiede la Filt Cgil nazionale in merito allo schema di decreto legislativo che il ministero dei Trasporti ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio e che introduce nuove modifiche al d.lgs 169/201 di riforma dei porti, aggiungendo "facciamo appello alle Commissioni Trasporti di Camera e Senato ed alla Conferenza Unificata Stato Regioni, chiamati ad esprimersi, perchè senza indugio si dia il via libera al provvedimento".

"Alla Conferenza Unificata - prosegue la Federazione dei Trasporti della Cgil - chiediamo di non seppellire, tra le pieghe del dibattito, efficienza ed efficacia del lavoro nei porti, legandole ad interessi di rappresentanza, mai così decisamente rivendicati in passato nei Comitati portuali. Una richiesta che estendiamo anche alle Commissioni parlamentari, estremamente sensibili alla approvazione del correttivo, affinché raggiungano rapidamente questo esito".

"Alle giuste risposte alle emergenze assolute nei porti di Gioia Tauro e Taranto ed alle altre situazioni critiche nei porti di Cagliari, Civitavecchia e Genova si deve rispondere con la stessa logica di sistema e riformatrice avuta con la riforma della Governance. Il correttivo deve affrontare l'assetto organizzativo e lavorativo e non essere la rivincita di poteri locali, più interessati a ruoli che al funzionamento dei porti stessi, dove i traffici continuano ad aumentare e svilupparsi.

Servono - sostiene infine la Filt - strumenti per definire chi fa cosa nella filiera organizzativa portuale, evitando competizioni da Far West e serve modificare la destinazione d'uso di risorse già esistenti in funzione di formazione, riqualificazione e turn-over generazionale".

IL REPORTAGE

Il porto di Trieste rinasce con i «punti franchi»

Punti franchi e logistica, con una particolare attenzione allo sviluppo del trasporto su ferrovia, sono tra gli elementi chiave per il rilancio del porto di Trieste.

Uno scalo che sta giocando un ruolo sempre più importante nella portualità italiana, di recente ridisegnata dalla riforma della governance dei moli, che ha raggruppati, in 15 Autorità di sistema, i maggiori porti italiani. E il presidente dell' Adsp giuliana, Zeno D' Agostino, sottolinea con convinzione che le banchine possono dare maggior valore al territorio circostante grazie ad «attività logistiche e manipolazione delle merci».

Raoul de Forcade

Il reportage. Viaggio tra gli operatori e le imprese logistiche

Così Trieste rinasce con il suo porto «Cambiata l'identità»

L'intermodalità ha dato una svolta ai traffici

Trieste «Il porto è un luogo bellissimo ma non è quello da cui si trae il maggior valore. Il valore si fa con l'attività logistica e la manipolazione delle merci. Il mio sogno è portare lo scalo di Trieste fuori dalla competizione tradizionale, ad esempio quella sulla movimentazione dei container, alla quale comunque partecipiamo. Stiamo cercando di crearci un nostro oceano per dare tranquillità sia al porto che ai lavoratori». Le parole di Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale (che comprende le banchine di Trieste e Monfalcone e la futura integrazione di Porto Nogaro), riassumono efficacemente la strada intrapresa dal manager ed esperto di logistica per portare lo scalo giuliano a diventare uno dei porti italiani in maggiore crescita. Un percorso che passa attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, con un sempre maggiore utilizzo della ferrovia, e dei punti franchi, ovvero zone dell'area portuale triestina dove si può operare, e fare attività industriali, in regime extradoganale.

Il punto franco In questo l'Authority è stata favorita dal decreto attuativo (368/2017) del Governo, che ha riconosciuto alla stessa Adsp il ruolo di gestore unico del regime di porto franco di Trieste. Un passo che consente all'ex scalo asburgico di giostrarsi, tra l'altro, parte dei 700mila metri quadrati del porto vecchio, che sono stati sdeamianalizzati ma (grazie a una norma della Finanziaria 2015) restano, come spazio di zona franca, in capo all'Adsp e possono essere spostati, purché all'interno della provincia di Trieste. Ciò in parte sta già avvenendo. Su questo versante, infatti, c'è un progetto di ampio respiro che sta suscitando molta attenzione a livello imprenditoriale. Il gruppo Wärtsilä, leader nella costruzione di grandi motori diesel sia per navi che per centrali, è in procinto di cedere, entro l'anno, una parte della sua fabbrica triestina (la più grande in Europa del settore) all'Interporto Trieste Ferneti. Si tratta di due capannoni per complessivi 76mila metri quadrati coperti più un piazzale da 150mila metri quadrati. Un'operazione da 20 milioni, spiega Giacomo Borruso, presidente dell'interporto. «L'area - prosegue - è distante 12 chilometri da Ferneti ma è collegata con autostrada e ferrovia». Inoltre l'Adsp, che è il deus ex

-segue

macchina dell' operazione, sposterà in quella zona una parte del punto franco del porto vecchio sdemanializzato. «Questo consentirà di collocare nell' area - chiarisce Borruso - lavorazioni industriali». Lo spazio ha suscitato l' interesse dell' industria siderurgica veneta nonché di aziende del settore del legno, della chimica e vinicole. Anche Gianluigi Aponte, patron del gruppo Msc (che opera con i container al Molo VII di Trieste) ha visitato l' area, interessato all' handling delle merci. Inoltre il primo cliente del nuovo interporto franco potrebbe essere lo stesso gruppo finlandese. «Stiamo efficientando la fabbrica e vendere una parte di capannoni, che non utilizziamo più, all' interporto - dice Guido Barbazza, al vertice di Wärtsilä Italia - ci è parsa la soluzione migliore, sia per la città che per noi stessi. Perché è evidente che avere un punto franco door to door ci rafforza».

Le merci Oggi Trieste è il primo porto italiano quanto a tonnellaggio (seguito da Genova) con 59,2 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2016 (+3,7% sul 2015) e 40,2 milioni tra gennaio e agosto 2017 (+2,8% rispetto allo stesso periodo del 2016). La previsione è che si raggiungano, entro fine anno, i 61 milioni. Ma è anche il primo scalo della penisola quanto a traffico ferroviario (tallonato da La Spezia), con 7.631 treni operati nel 2016 (+27,61%) e 5.537 tra gennaio e agosto di quest' anno (+14,61%).

Treni, tra l' altro, che sono collegati direttamente col il centro e l' Est dell' Europa. Per quanto riguarda i container, nel 2016 ne sono stati spostati 486mila (-2,94% sul 2015) ma a fine 2017 ne sono attesi 610mila. Nel far salire il tonnellaggio triestino, gioca certamente un ruolo fondamentale il terminal della Siot, che è il porto petrolifero numero uno del Mediterraneo e immette nelle pipeline verso l' Austria, la Germania e la Repubblica Ceca 41,2 milioni di tonnellate di greggio l' anno. Coprendo così il 90% del fabbisogno di petrolio austriaco, il 100% di quello di Baviera e Baden-Württemberg (pari al 40% del fabbisogno tedesco) nonché il 50% di quello ceco.

Il traffico Ro-ro Uno dei punti di forza del porto di Trieste, peraltro, è il traffico merci proveniente dalle navi Ro-ro.

Questo è distribuito in due aree: quella occupata da Samer, che comprende anche il Molo V col suo terminal frutta, e il Molo VI, gestito dalla Emt. Entrambe le realtà si sono sviluppate negli ultimi anni, grazie ai commerci con la Turchia. Samer Seaports è partecipata al 40% dal gruppo Samer e al 60% dalla turca Ro-ro Istanbul; Emt è per il 65% dell' operatore turco Ekol, per il 18,3% della storica famiglia di spedizionieri Parisi, e per il 16,7% di Friulia, finanziaria della Regione. Samer movimentata circa il 40% del traffico che arriva in banchina su treno e il resto su gomma, mentre Emt muove il 75% del traffico via ferrovia.

La Parisi, poi, con la società PIt (partecipata anche da Interporto Bologna), ha vinto la gara d' appalto per la realizzazione della nuova piattaforma multipurpose del porto di Trieste. Un' opera da 132 milioni, 30 dei quali investiti dai privati, che è un punto focale dello sviluppo futuro del porto. La consegna è prevista nel 2019 e il terminal potrà giovare anche della sinergia con l' adiacente scalo legnami che gli assicurerà un secondo ormeggio. La Parisi infatti (insieme alla famiglia Petrucco) ha acquisito la maggioranza di Gtp, che gestisce la banchina legnami.

Le ferrovie «Il problema di un porto - afferma Francesco Parisi, alla guida del gruppo omonimo - non sono le banchine ma le connessioni. Trieste ne ha di buone ma è partito con lentezza per una ritardata individuazione di una gestione competitiva delle ferrovie. Ora stiamo recuperando». E proprio su un sempre maggiore sviluppo della ferrovia punta l' Adsp. «I binari che servono il porto - afferma Giuseppe Casini, alla guida di Adriafer, la società di manovre ferroviarie dello scalo - sono sufficientemente lunghi per i treni di oggi ma c' è un progetto di investimenti da 80 milioni, nel piano regolatore ferroviario condiviso tra Rfi (che partecipa con 50 milioni) e l' Adsp (che impegna 30 milioni), che permetterà di ottimizzare la rete anche con tecnologie innovative».

Attualmente Trieste opera con treni blocco da 550 metri di lunghezza. Ma l' obiettivo è di arrivare allo standard europeo, che prevede treni da 750 metri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Porto, una strategia poco chiara»

►Dura presa di posizione di agenti marittimi e spedizionieri ►Dubbi sul nuovo scalo d'altura, sull'accessibilità ai canali che hanno confrontato il piano triennale al testo precedente con lo sviluppo delle crociere e sul destino della Marittima

NAVI IN LAGUNA

RESTRE Che il nuovo presidente del Porto cambiasse rotta rispetto alla gestione del suo predecessore Paolo Costa si poteva immaginare ma che ne stravolgesse gli impianti principali era meno scontato. Per gli operatori del porto, gli agenti raccomandatori, i rivenditori marittimi e le imprese di spedizione, è invece avvenuto proprio questo: ma non solo, dato che nel nuovo Piano operativo triennale «si nota una quantomeno poco chiara o mal espressa strategia e visione del futuro di questo scalo che ci permette di vincere le tante e complicate sfide nel post Mose».

I presidenti di Assogenti e Assosped, Alessandro Santi e Andrea Scarpa, l'hanno messo a verbale dopo aver confrontato i contenuti del Piano triennale precedente (il Por 2013-2015) e quelli dell'attuale, il Por 2017-2020. La seduta dell'Organismo di partenariato dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, che ha stabilito il vecchio Contratto portuale, si è conclusa così

con una serie di rilievi pesanti di cui tra le più importanti categorie imprenditoriali dello scalo.

Partono dal Piano regolatore portuale, il Prp, che deve designare lo scalo da qui al 2050, per affrontare poi l'organizzazione portuale, i progetti del nuovo Hub d'altura, la crocieristica, i nuovi collegamenti e l'accessibilità nautica.

QUALI STRATEGIE?

Quanto al Prp, ad esempio, «non vi è nessuna indicazione su quale sia la linea strategica da dare al PRdSP (che sostituisce e integra il PRP) se non evidenzieremo che comprenderà anche il portodi Chioggia».

È il nuovo Hub portuale e d'altura? È il porto offshore che, assieme alla parte onshore ossia di terraferma e alla conca di navigazione di Malamocco a fianco delle barriere del Mose, dovrebbe assicurare l'accessibilità allo scalo veneziano e quindi il suo futuro. Gli operatori, però, osservano che «i terminal alti fondali è solo una ipotesi in fase di studio e non si capisce come potrebbe collegato e integrato con il sistema logistico con i terminal interni». Non si fa cenno ai limiti

della conca di navigazione e dell'area onshore (area Montesyndal), si dice solo che viene adibita a nuovo terminal container «e non si capisce quale sia la strategia rispetto agli attuali terminal della stessa merceologia».

E poi c'è la questione della «capacità del canale del Petrol» che verrà caricato anche delle navi da crociera creando pericolose interferenze secondo gli studi effettuati, ma nel nuovo Por sale fuori un nuovo studio che nessuno pare conoscere: «Si è tra uno studio dell'Università di Ca Foscari sulla capacità residua del canale stesso, studio di cui non siamo a conoscenza e che evidentemente modifica posizioni consolidate e difese da parte le autorità coinvolte su decisioni in merito».

Arrivando alla questione cro-

«NON SI DICE NULLA SULLA FUNZIONALITÀ DELLA CONCA DI NAVIGAZIONE ALLA BOCCA DI MALAMOCCO»

Estremo Oriente



Nessun accenno all'escavo del canale

Il Piano triennale precedente parla anche dell'attivazione del servizio di collegamento container diretto con l'estremo Oriente e delle nuove linee traghetti di Fusina. Il Por 17-20 accenna alle Compagnie che stanno chiedendo la possibilità di realizzare servizi diretti con navigli più prossimi alla categoria New Panamax (ossia alle navi più grandi), ma non si parla «di escavo/livellamento del canale di Malamocco e dei bacini di evoluzione per permetterne l'accesso e quindi la continuità della linea», (e.t.)

ciera, mentre «il Por 13-15 partiva avanti la scorta di separazione del traffico commerciale e crocieristico e la centralità della Marittima», il nuovo Piano triennale, «invece, elimina il concetto della centralità della Marittima e ipotizza la creazione di 2 ormeggi (su 800 metri di banchina) per grandi navi a Marghera come, in effetti, ha poi deciso il Conduttore».

ADDIO MARITTIMA

Il problema è che, per gli operatori, con questa scelta si perde «il vantaggio della separazione dei traffici e al tempo stesso si sancisce la morte della Marittima Terminal model o nel Mediterraneo».

Da ultimo c'è la questione della conca di navigazione che deve servire a far entrare le navi in porto anche quando le barriere del Mose sono alzate. È noto che è stata costruita sbagliata sotto vari punti di vista e, a differenza del Por precedente, il nuovo Piano triennale «non dice nulla sulla idoneità della conca e sulle azioni da portare avanti per la sua piena funzionalità e conformità».

Elisio Trevisan

GRUPPO EDITORIALE

Genova, il Vte vuole il pre-announcement dei camion

Genova - L'annuncio dell'ad Danesi: «Con le nuove gru avremo produttività e traffici da record nel 2017»

Genova - Il terminal Vte del porto di Genova macina record di traffico in questo anno 2017. Il cinque settembre scorso il Terminal di Psa Voltri-Pra ha raggiunto un importante traguardo: un milione di teu movimentati nel corso del 2017. Il risultato è stato raggiunto con un mese di anticipo rispetto al 2016.

Il dato è conseguenza anche dell'ottimo risultato del mese di agosto, che ha visto oltrepassare la soglia dei 135.000 teu, segnando un aumento del 20% rispetto all'anno precedente. La crescita è proseguita nei mesi successivi. A ottobre è stato segnato un nuovo record di traffico per il terminal, con 145.249 teu movimentati. E' lo 0,1 per cento in più rispetto al record di settembre 2017, ma rispetto a ottobre 2016 il terminal è cresciuto del 18,3 per cento.

Il terminal si è attrezzato per rendere più scorrevole il flusso delle merci. «Dal principio dello scorso settembre - afferma l'amministratore delegato per l'Italia di Psa-Sinport, Gilberto Danesi - abbiamo inaugurato l'ufficio, con un investimento di 3,5 milioni di euro. Questo ha reso più vivibile il lavoro degli operatori, **spedizionieri e autotrasportatori, che inoltre hanno un'accessibilità migliore.**

L'area è attrezzata con totem telematici. Inoltre abbiamo un interlocutore unico con gli spedizionieri, il consorzio Csp». Un passaggio, quest'ultimo che non aveva mancato di creare qualche malumore. Ma Danesi afferma: «Il vero problema è che con tutto il rispetto non possiamo più avere a che fare con imprese che operano in una dimensione artigianale. La frammentazione a noi fa male. Per questo da tanti spedizionieri di varco abbiamo fatto il passaggio al consorzio. **Non potevamo avere dieci operatori sparsi in uffici diversi. Oggi è tutto concentrato e questo consente anche una maggiore sicurezza sul lavoro.**».

-segue

L'investimento per l'ufficio merci rientra in un progetto di modernizzazione da 250 milioni euro, con al centro il potenziamento delle gru di banchina. Ricorda il sito del terminal: «Otto nuove gru di banchina di ultima generazione, nuovi parabordi e bitte, estensione del parco reefer, rinnovamento della ferrovia interna e **molte altre innovazioni tecnologiche permettono a Vte di essere un'eccellenza del mercato del trasporto marittimo globale.**

I risultati ci stanno dando ragione. Nel 2017 il volume dei traffici è in costante aumento. Nuovi servizi scalano il nostro terminal con navi di dimensioni impensabili fino a due anni fa. Oggi, siamo in grado di operare navi da 15 mila teu e oltre senza limitazioni, di giorno ed anche di notte». Il bilancio delle nuove gru, un anno dopo l'entrata in funzione delle prime, è positivo: «Le nuove gru - afferma Danesi - hanno una resa superiore alle nostre aspettative, ci hanno permesso di fare 29 movimenti all'ora, contro i 23 movimenti all'ora precedenti. Inoltre introdurremo ulteriori automatismi ai mezzi, come il cambio automatico o i sensori di parcheggio, che **ci consentiranno di migliorare ancora la nostra produttività**».

Ma tutto questo ancora non basta. Oggi il Vte dichiara un tempo di circa 45 minuti fa l'entrata e l'uscita del camion (gate in/gate out). Un ulteriore miglioramento sarà possibile quando gli autisti potranno anticipare al terminal il proprio arrivo. «Il problema per i porti come Genova è che i camion non avvisano. In altri scali esiste già il pre-announcement. **In Italia se ne sta occupando il Mit con Dcx, la società che gestisce la piattaforma telematica dei porti.**

L'arrivo di grandi navi, che comporta la movimentazione anche di 7.500 teu in una volta, crea una mole di lavoro molto superiore rispetto al passato, quando magari si muovevano 2.000 teu. O pianifichiamo il lavoro o si va a soffrire. Abbiamo bisogno del pre-announcement, soprattutto a Genova».

Un altro nodo da sciogliere è quello ferroviario. Le Fsi hanno preso l'impegno di realizzare il raddoppio dei binari di uscita dal terminal nel 2018, ma Danesi aspetta a giudicare: «**E' una richiesta ventennale.** Aspettiamo di vedere che cosa succederà. Aspettiamo anche il rafforzamento della stazione esterna al porto, che permetterà di formare treni di oltre 700 metri, contro gli attuali 600. Questo ci permetterà di allargare la nostra offerta». L'area operativa del terminal si estende su 978 mila metri quadri di superficie suddivisa in sei moduli. L'area è inoltre dotata di un terminal ferroviario riservato (capacità fino a 120 treni a settimana) con accesso diretto alla rete ferroviaria nazionale.

Signorini: «In arrivo grandi investimenti a Genova» / INTERVISTA

Genova - Il presidente dell'Authority: «I big del terminalismo interessati a Genova, ma chiedono garanzie»-

Genova - Qual è il suo bilancio dopo un anno alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale?

«Quando sono arrivato - afferma il presidente dei porti di Genova e Savona, **Paolo Signorini** - avevo affermato che ci sarebbe voluto un anno per realizzare la fusione fra i porti di Genova e Savona e attuare la riforma. L'obiettivo è stato raggiunto. Abbiamo una pianta organica, il bilancio integrato, stiamo facendo le assunzioni di importanti figure come il direttore tecnico e il direttore del demanio. L'Autorità è operativa. Il secondo obiettivo era chiudere le questioni rimaste aperte dalla precedente gestione».

Quali erano?

«La proroga delle concessioni a tre grandi terminal, la gara di Ente bacini, l'istanza di Phase per l'area ex-Piaggio, la sistemazione della nuova darsena con messa a valore dell'intero compendio per tutto l'anno, la ricognizione dello stato delle banchine e dei dragaggi nel porto di Genova. Per Savona, il completamento della piattaforma di Vado Ligure e le opere per l'accessibilità alla piattaforma».

A che punto siete?

«Entro dicembre, quindi entro l'anno, su tutti questi punti avremo avanzamenti significativi. Contiamo cioè di avere gli atti amministrativi, ossia a seconda dei casi la pubblicazione della gara o di un'istanza, la firma delle proroghe delle concessioni. Poi è stato un anno in cui abbiamo investito molto in giro per il mondo per capire i passi necessari dal punto di vista infrastrutturale, logistico, dell'automazione e delle grandi alleanze, con l'obiettivo di integrare tutta la catena verticale con l'armatore, il terminalista, la società di trasporto, l'industria, in modo che il sistema portuale di Genova e Savona sia effettivamente la porta di accesso da Sud del corridoio Reno Alpi».

-segue

Che risultati avete ottenuto?

«Io penso che ci sia un grande interesse a livello mondiale da parte dei fondi, degli armatori, delle grandi società terminalistiche come Psa Singapore per fare investimenti su Genova. Ci sono grandi investimenti in arrivo».

Si riferisce a quelli già annunciati e in corso o ci sono novità?

«Devo avere un po' di riservatezza perché sto parlando di quello che avviene a valle dell'attività dell'Authority».

Ma voi poi sarete coinvolti?

«No, non noi. Noi siamo al tavolo per spiegare quello che stiamo facendo, altrimenti non fanno questi investimenti».

Che cosa vi chiedono?

«Ci chiedono garanzie sull'accessibilità dal lato terra, quando saranno a regime gli investimenti ferroviari di ultimo miglio, le manovre ferroviarie in porto, i retroporti, il terzo valico, quando saranno fatti alcuni investimenti sugli specchi acquei, di accessibilità al porto. Vogliono capire gli investimenti cosiddetti immateriali, il Port Community System, la piattaforma logistica nazionale, quali servizi riusciremo a dare e con quali tariffe. Quindi sono richieste molto concrete per poter fare i loro investimenti negli interporti, nella logistica, nella distribuzione».

Ha l'impressione che le Autorità di sistema abbiano le mani più libere per promuoversi commercialmente rispetto alle vecchie Autorità portuali?

«No, direi di no. E' un tema che stiamo affrontando strenuamente. Siamo in una situazione di totale svantaggio competitivo rispetto agli altri porti europei e del mondo. Abbiamo formule giuridiche, procedimenti, adempimenti del tutto incompatibili con la competizione internazionale».

Che cosa servirebbe per completare la riforma, che sulla carta voleva andare in questa direzione?

-segue

«La trasformazione delle Authority in società per azioni, deroghe in termini di tempi, di snellezza di procedure che riguardano gli investimenti pubblici, dai dragaggi alle banchine, deroghe rispetto all'ordinamento che regola assunzioni, spese promozionali. Tutto questo con un controllo, perché le Authority rimangono società pubbliche, con la Corte dei Conti che annualmente fa una verifica che i soldi pubblici siano stati spesi bene. Questo è più che legittimo, deve essere fatto, ma non con i tempi e i procedimenti attualmente vigenti».

Che cosa pensa della richiesta della Regione Liguria di avere maggior voce sui porti liguri?

«Penso che il governatore Toti e il ministro Delrio abbiamo condiviso un percorso. La riforma ha fatto passi avanti e c'è la consapevolezza che devono esserne fatti altri. Toti ha posto il tema di fare questi altri passi in avanti».

Il Secolo XIX

«Banchine, navi, spiagge: così arantiamo la sicurezza di tutti»

Dai controlli a bordo a quelli stradali: «Siamo a disposizione 24 ore al giorno». A Genova un centro di formazione di fama mondiale

GENOVA. L' ultima operazione è di pochi giorni fa: più di quattro tonnellate di pesce importate illegalmente dal Myanmar, e destinate a negozi supermercati del Nord Italia, sequestrate nell' hinterland milanese. «Della pesca controlliamo tutta la filiera, dal mare alla terra. E non solo in Liguria: abbiamo competenza su Piemonte, Valle d' Aosta, Emilia e Lombardia.

Un lavoro, come capirà, molto importante, perché riguarda la salute di tutti noi».

L' ammiraglio Giovanni Pettorino, da due anni a capo della Capitaneria di porto di Genova e della Direzione marittima della Liguria, parla con orgoglio di un lavoro «difficile, che non tutti conoscono». È il lavoro dei 250 uomini e donne di base a Genova, che diventano 900 se si prende in considerazione la regione.

Sessantun anni, laureato in scienze politiche dopo il diploma nautico, un passato da sportivo (per quattro volte è stato campione militare italiano nei 5.000 metri di marcia), Pettorino per un anno ha ricoperto anche il ruolo di commissario dell' **Autorità portuale**.

La sicurezza «Genova - dice in questo colloquio con il Secolo XIX - è il porto più

grande, completo e complesso d' Italia. Lavorare qui significa vigilare su 22 chilometri di banchine operative, su un' area che comprende un aeroporto, un' industria siderurgica, industrie navali.

Ogni anno abbiamo 7.000 navi a vista fare entrare, uscire e operare in sicurezza. A eccezione del gas, qui arrivano tutte le tipologie merceologiche. L' ultimo rapporto Nomisma parla chiaro: il porto genera 54.000 posti di lavoro e 10,9 miliardi di Pil. È un patrimonio della città e del Paese, non andrebbe mai dimenticato». Un patrimonio sul quale vigilano i militari della Capitaneria. Una professione effettivamente poco conosciuta, anche da chi il porto lo frequenta tutti i giorni. «Ogni anno visitiamo all' incirca 200 navi. A suggerire quando e dove è un algoritmo che prende in considerazione prima di tutto l' età della nave e la qualità del carico. Se riscontriamo problemi, scatta una visita più approfondita. E se i problemi persistono, la nave viene detenuta». Significa che il comandante non è **autorizzato** a ripartire prima di avere ripristinato l' efficienza della nave fermata. Fino a qualche anno fa l' autorità marittima non era **autorizzata** a salire a bordo di unità battenti bandiere straniere: con la convenzione Solas e il Paris Mou ogni Stato può effettuare controlli su navi estere. «Oggi chiunque si avvicini a un porto sa

-segue

benissimo che rischia di essere fermato. E l'Italia, in questo, è ai primi posti al mondo». Ma non è tutto: tra i compiti della Guardia costiera c'è anche la verifica dei piani di sicurezza dei terminali e il controllo del traffico nell'area Vts di competenza. Nel caso della Direzione marittima con sede a Genova parliamo di una superficie di 13.000 chilometri quadrati. «Quasi tre volte l'estensione terrestre della Liguria», sorride l'ammiraglio.

Da gennaio a oggi la Guardia costiera ha visitato 160 navi, 11 delle quali sono state fermate. Le sanzioni emesse sono state un centinaio.

Ambiente e soccorso «Siamo impegnati ogni anno nel soccorso di migranti, a Lampedusa. E garantiamo un servizio "h24" di ricerca e soccorso nel nostro mare. In meno di trenta minuti siamo in grado, con le nostre 8 unità, di raggiungere e soccorrere chiunque ne abbia bisogno. In estate abbiamo una vedetta e 13 persone impegnate sul Lago Maggiore. I comportamenti a rischio in spiaggia e in mare? Ci sono sempre, ma per fortuna stanno diminuendo».

Così come sono in netto calo i casi di sversamento volontario di idrocarburi. «Dall'incrocio del sondaggio delle casse e delle tabelle di consumo riusciamo a capire se è tutto in regola. Mi lasci ricordare che gli scarichi in acqua rappresentano un pericolo drammatico per l'ambiente marino. Il Mediterraneo è un mare semi chiuso, che si "ripulisce" in 80 anni. È un mare piccolo, che vale l'1% della superficie acquatica mondiale, ma che ospita il 20% del traffico merci: preservarlo è un'impresa tutt'altro che facile».

L'attività invisibile Sbaglia chi associa in modo esclusivo il ruolo della Capitaneria al mare, alle motovedette. L'attività amministrativa, per esempio, è una delle più pesanti. È il caso del pre-clearing sulle navi commerciali, che non sarebbe possibile senza l'intervento della Guardia costiera. O dei 6.800 contratti di arruolamento rilasciati ai marittimi. O ancora delle 6.700 autorizzazioni a trasportare merci pericolose.

La Guardia costiera vigila anche sul rispetto del codice della strada nei 50 km di propria competenza. «Poi ci sono le patenti nautiche: al 30 settembre ne avevamo emesse 1.117. E non dimentichiamo la formazione: il nostro centro è un'eccellenza europea. A oggi abbiamo formato 2.990 persone, di cui 2.116 ufficiali, 578 sottufficiali, 47 volontari di truppa e 249 militari stranieri».

Un tema, quello della formazione, che è vitale per i militari delle Capitanerie. «E non riguarda solo la security, come si potrebbe pensare. Oggi riconoscere un pesce importato illegalmente, o scambiato per un altro, è indispensabile». I casi purtroppo sono frequenti. Come testimonia l'ultima operazione milanese.

FRANCESCO FERRARI

Darsena Europa: Rossi, servono tempi celeri per favorire la ripresa di Livorno

(FERPRESS) – Firenze, 15 NOV – “Quello che serve, adesso, è concludere il bando per la gara di progettazione della nuova darsena Europa. Alla scadenza dei termini il numero delle adesioni pervenute ci trova soddisfatti. Ora ci ritroveremo a dicembre e poi, di volta in volta, ogni mese per verificare se le scadenze sono rispettate. Una volta espletati tutti i passaggi per la conclusione del bando si provvederà a passare alla fase operativa”.

Lo ha affermato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, coordinando nella mattinata di ieri, martedì 14 novembre, la cabina di regia per la darsena Europa di Livorno, che si è svolta a palazzo Strozzi Sacinati, sede della Presidenza della Giunta regionale. La cabina di regia è un nucleo operativo con profilo sia tecnico che politico il cui scopo è vigilare sulla realizzazione della nuova infrastruttura.

“E’ necessario coinvolgere l’Arpat per l’esecuzione dei sondaggi di terreni e fondali con le più complete garanzie ambientali”, ha precisato il presidente Rossi. “L’obiettivo è che, al netto dei tempi tecnici necessari, si passi in tempi celeri dalle parole ai fatti. C’è un territorio che ci crede, che ci investe, perché la ripresa di Livorno passa anche e soprattutto dal rilancio del porto e dal decollo della nuova darsena”.

Il nuovo progetto per la darsena Europa prevede la stessa superficie operativa del vecchio, circa 62 ettari, la stessa capacità di movimentazione, ossia un milione e 600 mila teu, ma costi inferiori, con un risparmio di circa 200 milioni di euro, e tempi decisamente minori per la realizzazione, da nove a cinque anni. La Regione Toscana ha già deliberato un investimento a favore di questo scalo marittimo di oltre 200 milioni mettendo a bilancio 12 milioni e mezzo l’anno per venti anni a copertura di un mutuo che servirà a finanziare le gare pubbliche.

Nel corso dell’incontro, cui hanno partecipato, tra gli altri, il presidente dell’Autorità portuale livornese Stefano Corsini e il comandante della locale Capitaneria di porto Giuseppe Tarsia, è stato evidenziato che le somme risparmiate con il nuovo progetto potranno essere reinvestite in altre zone del porto e del territorio di Livorno. E’ stato chiesto un adeguamento delle infrastrutture e in particolare la necessità di dotare l’area portuale di un adeguato collegamento ferroviario. Il ricorso ai capitali privati sarà garantito nella logica del project-financing. E’ stato quindi ricordato che la nuova darsena Europa non potrà prescindere dalla razionalizzazione e dal rilancio di alcune zone già esistenti, e funzionanti, all’interno dell’area marittima, tra cui la darsena Toscana, la calata Sgarallino e il Rivellino, con l’utilizzo della nuova tecnologia di risparmio energetico che permette l’approvvigionamento dell’energia elettrica riducendo anche i problemi ambientali. In questo senso è stato chiesto un maggiore coinvolgimento degli armatori e degli operatori portuali.

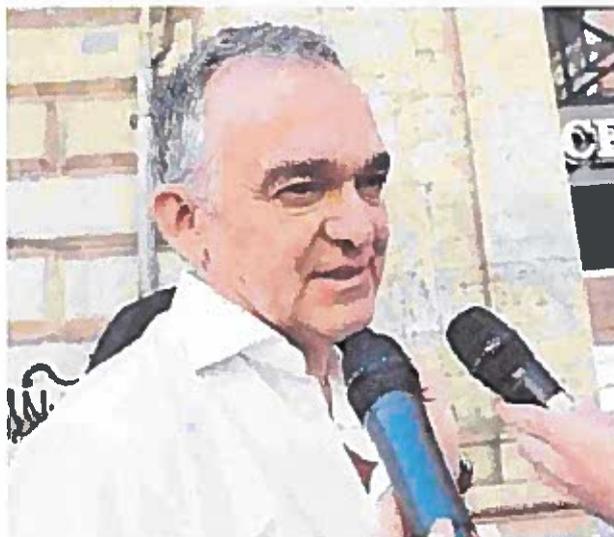
Ad accompagnare il presidente Rossi c’era l’assessore regionale a Trasporti ed infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, che ha la delega anche alla portualità. All’incontro hanno preso parte anche l’assessore Francesca Martini del Comune di Livorno, la dirigente Giulia Costagli di Rete ferroviaria italiana, Vanni Bonadio in qualità di componente del Comitato portuale di sistema dell’Alto Tirreno ed i consiglieri regionali Francesco Gazzetti ed Antonio Mazzeo, quest’ultimo presidente della commissione Toscana costiera del Consiglio regionale.

Darsena Europa, Rossi accelera «Fondamentali i tempi stretti»

In Regione si è discusso anche degli interventi alla rete ferroviaria

SECONDO incontro della commissione regionale di monitoraggio – la ‘cabina di regia’ – sul percorso ‘partecipativo’ per il programma connesso alla prima fase della piattaforma Europa. E il raggio della consultazione, voluta e presieduta dal governatore della Regione Enrico Rossi si è allargato anche alla logistica d’area, in particolare per quanto riguarda i programmi della rete ferroviaria. Giulia Costagli per la RFI – rete ferroviaria – ha riferito lo stato dell’arte dei progetti relativi allo ‘scavalco’ ferroviario, al collegamento su ferro tra porto e interporto, e all’allacciamento attraverso il nodo di Collesalvetti alla rete nazionale perché il ‘sistema’ Livorno-Piombino possa confermarsi un’alternativa funzionale nei trasporti ferroviari tra l’alto Tirreno e le direttrici della dorsale fino ai nodi della pianura padana e ai trafori alpini.

L’INCONTRO, cui hanno partecipato anche il presidente dell’Autorità di sistema Stefano Corsini, l’assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, il direttore marittimo ammiraglio Giuseppe Tarzia, l’assessore comunale di Livorno Francesca Martini, il presidente di Toscana Logistica Vanni Bonadio anche come componente del comitato di gestione dell’AdsP e iu consiglieri regiona-



CABINA DI REGIA Il governatore della Regione Toscana, Enrico Rossi

FUTURO E SVILUPPO «La ripresa di Livorno passa soprattutto dal rilancio del porto»

li Francesco Gazzetti e Antonio Mazzeo, è stato definito molto positivo.

IL GOVERNATORE Rossi da parte sua ha ancora una volta sollecitato tutti gli attori della vicenda – dall’Autorità di sistema portuale alle Ferrovie – a mantenere

tempi il più possibile stretti per arrivare sia alla gara per la darsena Europa, sia agli interventi ferroviari connessi. Il presidente Corsini ha riferito che alla notifica di apertura di una gara per la progettazione ex novo della prima fase della piattaforma Europa «c’è già stato un riscontro molto positivo, che dà certezza di un alto livello di partecipazione».

SUI TEMPI, si è stabilito che il ‘traguardo’ posto già dalla prima riunione dell’organo di monito-



Stessa superficie

Il nuovo progetto per la darsena Europa prevede la stessa superficie operativa del vecchio, circa 62 ettari, e la stessa capacità di movimentazione

Costi inferiori

I costi per la realizzazione sono inferiori, con un risparmio di circa 200 milioni di euro, e tempi decisamente minori per la realizzazione, da nove a cinque anni

raggio, cioè la fine dell’anno, sarà rispettato essendo gli uffici dell’Autorità di sistema impegnati al massimo. E’ stato anche convenuto di coinvolgere l’Arpat per i sondaggi di terreni e fondali con la più completa garanzia ambientale. «La ripresa di Livorno – ha detto Rossi – passa anche e soprattutto nel rilancio del porto e nella realizzazione della nuova darsena». La cabina di regia tornerà a riunirsi prima delle feste di Natale e continuerà gli incontri una volta al mese.

A.F.

Bacini, la gara riparte con l'aggiunta

Una nuova postilla che inserisce anche la riparazione del "Mediterraneo" per il quale si sta lavorando allo sblocco - Un complicato intreccio di richieste danni

LIVORNO - Con moto uniformemente accelerato - come si dice in fisica - l'Autorità di Stefano Corsini sembra finalmente avviata a risolvere anche la brutta vicenda dei bacini di carenaggio. Lo stesso Corsini (segue a pagina 10)

Bacini, la gara riparte

ha confermato, in un incontro a Piombino sui programmi del "sistema portuale" che breve farà ripartire la gara per la gestione dei due bacini livornesi, quello fisso ormai ridotto a un rudere e quello galleggiante ancora bloccato dal relitto dell'Urania.

Circolava un dubbio sull'attualità o meno della vecchia gara, bloccata come noto dal sinistro del bacino galleggiante. E qualcuno sosteneva che Corsini volesse impostare una gara ex-novo, aprendola a nuovi (eventuali) concorrenti oltre ai due gruppi che sono formalmente già accreditati, cioè Azimut-Benetti (insieme ai riparatori navali livornesi) e lo spezzino Jobson Group, a sua volta appoggiato da altri riparatori locali. Il dubbio è stato sciolto dallo stesso presidente dell'AdSP che ha confermato: la gara rimane quella bandita nel 2014, con l'aggiunta della riparazione e ripristino del bacino galleggiante "Mediterraneo" a cura del vincitore. Quando si riuscirà a togliere il relitto dell'Urania, che ad oggi continua a bloccarlo. Una comunicazione in questo senso porta 680 addetti diretti, oltre 1000 fornitori tra Genova e tutta Italia, forte propensione all'export e un indotto sul territorio che genera oltre 300 milioni di euro l'anno: sono questi i dati che rappresentano il gruppo, che ha deciso di mettersi insieme con l'obiettivo di far sì che lo Yachting diventi vocazione strategica della Genova del futuro,

insieme a porto, Hi-tech, cultura e turismo.

"A partire dagli anni '90, Genova ha acquisito un ruolo sempre più importante a livello internazionale nel mercato dei servizi ai grandi yacht, grazie all'impegno, alla professionalità, alla competitività e al lavoro di numerosi operatori che hanno creduto nello sviluppo di questo settore. È stata questa la spinta che ci ha portato a riunirci e creare un gruppo spontaneo che possa essere riconosciuto come cluster della Nautica Professionale, per poter contribuire fattivamente allo sviluppo dell'economia della nostra città e di tutto il territorio, rappresentando un'opportunità strategica per Genova" - ha commentato Giuseppe Pappalardo, amministratore delegato Marina Genova Aeroporto Srl.

"I dati economici diretti e i valori che Genova for Yachting oggi esprime hanno registrato un forte incremento negli ultimi 3 anni, prova del fatto che la nostra città ha tutti gli strumenti per essere competitiva con altri poli mediterranei, che sono il risultato di una precisa politica di sviluppo basata su collaborazione e integrazione tra pubblico e privato." - ha aggiunto Nicolò De Angelis, Research & Development Genoa Sea Service Srl - "Siamo convinti che fare squadra sia sicuramente la via per crescere ancora."

Il mercato mondiale delle grandi imbarcazioni da diporto e dei super yacht - dice una nota del raggruppamento - consiste oggi in una flotta di oltre 5000 unità che diventeranno oltre 6200 entro il 2023. Tale flotta genera una spesa operativa annuale

diretta stimata in 6 miliardi di euro con un impatto significativo sui territori di riferimento e visitati (fonte: The SY Report). Il Mediterraneo è sicuramente la meta favorita della flotta: durante la stagione estiva per il charter e il turismo, in inverno per le attività di manutenzione e refitting. Oltre la metà della flotta (56%), infatti, dimora stabilmente nel Mediterraneo in inverno.

"Un dato molto rilevante sono le spese indotte rispetto alle attività dello yachting. Oltre alle attività industriali e di servizio, il turismo e il commercio generato da armatori e ospiti, i servizi professionali, le assicurazioni, sono particolarmente interessanti le spese generate dalla permanenza degli equipaggi sul territorio, fino alle attività immobiliari come la locazione di immobili per equipaggi e management che seguono i lavori delle navi e degli yacht. Già oggi a Genova sono presenti in media 1.200 persone di equipaggio, per un periodo di circa 8 mesi l'anno, per un totale di oltre 290.000 presenze giornaliere." - ha spiegato Fulvia Linari, presidente San Giorgio Shipping Services Srl.

"Il nostro Gruppo nasce come aggregazione spontanea ed è aperto a tutti coloro che operano sul nostro territorio fornendo servizi alle grandi imbarcazioni e ai super yacht, che siano marina, cantieri, servizi tecnologie & aziende specializzate. Siamo mossi dalla consapevolezza che sia necessario, ai fini di una concreta strategia di sviluppo per Genova, di un grosso lavoro di squadra che porti alla luce e informi l'opinione pubblica e le autorità sulla potenzialità di questo settore. Ciò che ci accomuna è la

volontà di contare come Gruppo e di mettere a disposizione delle Istituzioni e di tutte le realtà le nostre competenze e le opportunità che possono nascere dal radicamento dello yachting professionale a Genova". - ha concluso Alberto Amico, presidente Amico&Co Srl.

Fanno parte di Genova for Yachting: Amico Servizi Srl, Femobunker Srl, Molo Vecchio Marine Supplies Srl, Pesto Sea Group Srl, San Giorgio Shipping Services Srl, SCS Ship & Crew Services Srl per i Servizi; Marina Genova Aeroporto Srl, Marina Molo Vecchio Srl, Molo Vecchio Crociere Srl, Marina Porto Antico Spa per i Marina; Amico&Co Srl, Cantieri Navali Di Sestri Srl, Cantieri Navali Genovesi Srl, Gatti Srl, Genoa Sea Service Srl, Yachtline Arredomare 1618 Spa, Consorzio Assistenza Nautica per i Cantieri; AB Volt Srl, Acier Steel Srl, Cn Sat Srl, Cooperativa Steel Works, Interni Navali Genovesi Srl, Lisi Arredamenti Srl, Motonautica Sorin Diesel Sas, Schembri E Gardella Verniciatura Yacht, Tecnomarine Srl, Viacava Srl per le Tecnologie.

Erano presenti all'incontro, oltre alle aziende del Gruppo: Giovanni Toti, presidente Regione Liguria; Edoardo Rixi, assessore Sviluppo Economico Regione Liguria; Marco Bucci, sindaco di Genova; Paolo Odone, presidente Camera di Commercio; Pietro Paolo Giampellegrini, segretario generale Regione Liguria; Maurizio Caviglia, segretario generale Camera di Commercio e Marco Sanguineri, segretario generale Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che ha ospitato l'evento.

Sponda est della Darsena Toscana in comitato l'attesa comparazione

Sono in lizza le proposte alternative del Terminal Calata Orlando e del terminal multipurpose di Barbera & Palumbo - Le voci di un tentativo di accordo e la posizione del Comune

LIVORNO - Finalmente ci siamo. Se non interverranno sorprese, il comitato di gestione **della Autorità portuale** di sistema dovrà ratificare, nella seduta convocata per domani mattina giovedì, il risultato della comparazione tra le due offerte per la radice della sponda est della Darsena Toscana: quella del Terminal Calata Orlando e quella dell'abbinata Barbera-Palumbo per un terminal multipurpose. All'ordine del giorno anche l'esame dei bilanci, nel termine ultimo stabilito dalla riforma Delrio.

Sulla comparazione tra le due proposte in lizza per la banchina e l'area relativa alla radice della sponda est, girano da qualche giorno ipotesi, indiscrezioni, fake news per usare un termine di moda. È stato sussurrato, sulla base di non si sa bene qualche informazione, che la commissione presieduta dal segretario dell'AdSP



Massimo Provinciali avrebbe assegnato la "vittoria" alla proposta del TCO, fortemente sostenuta dal suo presidente Roberto Alberti: ma anche che l'interno del TCO una minoranza si sarebbe dichiarata disponibile anche a un accordo con la controparte, il gruppo Barbera-Palumbo, per un terminal unico partecipativo. Una soluzione, questa dell'accordo, nettamente respinta dallo stesso Alberti e dai soci di maggioranza, anche perché pare che sia in corso una causa civile dello stesso TCO contro Barbera, che è stato a suo tempo direttore e manager strategico del terminal.

Quale che sia il risultato della comparazione previsto per la sua ufficializzazione domani, la procedura prevede che sia il comitato di gestione a votare sulla concessione. Il che può lasciare qualche margine

A.F.

(segue a pagina 10)

Sponda est della Darsena

di incertezza - se sarà confermata l'indiscrezione che dà per vincente il TCO - sul voto di almeno un componente del comitato, cioè del sindaco Nogarin: il quale ha recentemente sancito l'assegnazione della gestione dell'area della Paduletta, direttamente "attaccata" alla banchina della sponda est, alla ISS di Palumbo. Si prospetta in ogni caso, se il Comune dovesse irrigidirsi - contro la scelta della Spil comunale è in corso una dura contrapposizione della Cilp, che sull'area della Paduletta ha una prelazione e un affitto fino al 2028 - uno scontro destinato fatalmente ad allungare i tempi. E a creare nuove contrapposizioni anche per il piano regolatore portuale del porto: contrapposizioni di cui proprio non si sente il bisogno in tempi che dovrebbero spingere tutti a scelte chiare e veloci.

PER FAVORIRE LA FORMAZIONE DEI GIOVANI E DEI NON OCCUPATI

Progetto LOGISTICA con Provincia Sviluppo

Presentati a palazzo Granducale di Livorno i bandi per il comparto portuale e per la nautica

LIVORNO - Alla presenza di Paolo Nanni, già assessore e veterano dell'amministrazione provinciale, si è svolta nella sala Nomellini di palazzo granducale l'illustrazione di LIST-Logistica, Innovazione, Specializzazione Toscana: un progetto che qualifica le risorse umane mediante azioni formative integrate in un settore chiave dell'economia toscana, la logistica portuale. L'obiettivo è rendere maggiormente competitiva l'economia costiera, rafforzando le imprese e il capitale umano dell'area, insistendo sullo sviluppo tecnologico, l'innovazione e le dinamiche del mercato globale.

Il progetto è approvato dalla Regione Toscana, finanziato dal POR FSE 2014-2020, e rientra nell'ambito di Giovanisi (www.giovanisi.it), il progetto regionale per l'autonomia dei giovani. Capofila è Provincia di Livorno Sviluppo srl, società controllata dalla Provincia di Livorno e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

I partner sono: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura della Maremma e del Tirreno, le agenzie formative

Logistic Training Academy, Cna Servizi e Corali, il Polo Tecnologico Navacchio.

I soggetti sostenitori - pubblici e privati che supportano le attività - sono: Provincia di Livorno, Comune di Rosignano Marittimo, Comune di Cecina, Comune di Piombino, Asamar, Spedimar, Associazione Spedizionieri Doganali, **Autorità Portuale** Piombino, CGIL, CISL, UIL, CNA Provinciale Livorno, Confindustria, InTempo, Interporto Toscano A. Vespucci, Interporto della Toscana Centrale, ITS ISYL Italian Super Yacht Life, Polo Universitario Sistemi Logistici Livorno, Polo Tecnico Professionale della Nautica e della Logistica, Istituto di Istruzione Superiore "Vespucci Colombo".

Le imprese della filiera toscana coinvolte su ampia parte del territorio regionale sono 10.

L'area territoriale di riferimento è la Toscana costiera e aree interne del territorio regionale. Il periodo: 2017-2018 (durata: 18 mesi) Il budget: 322.230,76.

Il progetto combina percorsi formativi rivolti a non occupati, finalizzati ad acquisire competenze altamente qualificate, attraverso interventi di supporto e accompa-

gnamento all'avvio d'impresa, e interventi rivolti a imprenditori e occupati nelle imprese della filiera logistica.

Per i disoccupati vengono realizzati percorsi che consentono di ottenere la qualifica o il riconoscimento di competenze, per avere maggiori opportunità sul mercato del lavoro. I corsi, in base ai fabbisogni aziendali emersi, riguardano le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, le attività di sbarco/imbarco, preparazione carrellisti e rallisti, riguardano la sicurezza in ambito portuale/logistico, l'accoglienza e l'interfaccia con gli equipaggi e i passeggeri. In particolare si svolgono due percorsi di 600 ore che daranno la qualifica di tecnico per la spedizione e la movimentazione delle merci, e cinque percorsi più brevi - da 180 a 330 ore ciascuno - che consentono di ottenere una certificazione di competenze per conduzione di carrelli, reach staker e ralle, gestione di servizi di accoglienza e assistenza, gestione dei flussi informativi delle merci e programmazione del ciclo logistico integrato.

Ai giovani under 29 e persone over 29 sono rivolti percorsi di consulenza/orientamento/for-

Porti adriatici, in otto anni boom dei container

Ravenna. Una crescita di circa il 30% del traffico merci totale con un più 80% di teu nella movimentazione dei container. Sono queste le positive performance registrate negli ultimi anni dal Napa (North Adriatic Ports Association), l'associazione che riunisce i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna, lo scalo sloveno di Koper-Capodistria e quello croato di Rijeka-Fiume. "Il Napa ha le carte per competere con i porti Nord europei", ha affermato il presidente del porto di Trieste, Zeno

segue in ultima pagina

Porti adriatici

D'Agostino a margine dell'ultima assemblea dell'associazione svoltasi nei giorni scorsi a Ravenna che ha visto il passaggio di consegne del semestre di presidenza da Capodistria a Trieste.

Ottime le statistiche, dicevamo, se si guardano i cinque scali nel complesso: dal 2009 al 2016 la movimentazione complessiva delle merci è aumentata del 30%, passando da 112 a 143 milioni di tonnellate, mentre i container raggiungono addirittura un + 80%, passando da 1,3 milioni di teu, a 2,4 milioni. Eccellenti anche i risultati sul fronte dei fondi UE, con 16,1 milioni ottenuti da Bruxelles nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo di infrastrutture e progetti di studio.

"Siamo in una fase storica in cui si parla di rafforzamento dei rapporti tra il mondo asiatico e l'Europa -ha puntualizzato D'Agostino-. In questa visione il Nord Adriatico diventa cerniera fondamentale di questi ragionamenti ed è molto utile che ci sia un tavolo istituzionale in cui la portualità dell'Alto Adriatico possa dialogare. Altro dato fondamentale è che stiamo vedendo per la prima volta, una crescita importante dei traffici di tutti i porti Napa. Il primo elemento da analizzare è questo: c'è un corridoio marittimo Adriatico al servizio del traffico internazionale, che sta diventando un corridoio di riferimento". "In quest'ottica -ha

concluso D'Agostino - il Napa sta vivendo una nuova fase di rilancio e quindi è una grandissima soddisfazione per me presiedere per il prossimo semestre un'associazione sempre più strategica per la portualità europea e internazionale". *continua a leggere su goo.gl/Js2V9h*

Porti: Napoli ok impatto socioeconomico ma decima in ranking

Università Parthenope, per logistica al primo posto Venezia

(ANSA) - NAPOLI, 14 NOV - L'Autorità di Sistema Portuale che comprende lo scalo di Napoli, Salerno e Castellammare, raggiunge il primato in Italia nel settore dell'impatto socio-economico sul territorio con un punteggio di 49/100, a seguire l'Autorità del Mar Adriatico Centrale (Ancona) e l'Autorità del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia) con 43,81/100. È questo uno dei risultati che emergono dal primo ranking dei porti italiani, a un anno dalla riforma portuale italiana che ha introdotto le nuove 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP). La ricerca, condotta dall'Università Parthenope nell'ambito del progetto "Mar.te" guidato dal Marco Ferretti, mette in evidenza ancora numerose criticità degli scali del mezzogiorno rispetto al nord.

Dal punto di vista della Logistica al primo posto si piazza l'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia) con 67/100 al secondo quella del Mar Ligure Occidentale (Genova) con 66/100, al terzo (62/100) l'AdSP del Mar Adriatico orientale (Trieste).

Solo al settimo Napoli e Salerno. Sul tema dei dati economici e finanziari in testa alla classifica si trova il porto di Trieste (59/100), a seguire lo scalo di Ravenna (58/100) e quello di Genova (56/100), mentre Napoli si ferma alla 11esima posizione.

Nello studio si è dato inoltre risalto alla Comunicazione e market trend degli scali italiani: primo posto per Civitavecchia (60/100), seconda Venezia (54/100), al terzo posto Genova (44/100), mentre al quarto Napoli e Salerno (35/100). Green Challenges Venezia (87/100), Genova (73/100) Livorno (64/100) Napoli dodicesima (20/100). La sintesi finale della ricerca pone sul podio Venezia, seguita dai porti di Genova e Civitavecchia, decima posizione per Napoli e Salerno. I risultati del progetto sono stati sviluppati attraverso un modello di analisi multilivello basato su 6 fattori critici di successo (Port Logistics, Governance Efficiency, Economics e Finance, Socio-economics impact, Market trend e Communication e Green challenges), articolato in 6 macro indicatori, 22 mesoindicatori ed 88 micro indicatori. (ANSA).

Zone economiche speciali: un atout da non sprecare per il Sud

"L'economia meridionale sta faticosamente migliorando, anche grazie alla rinnovata attenzione del governo che sta compiendo, in particolare, uno sforzo per 'legare' insieme logistica e industria, colmando una storica lacuna del nostro paese", sottolinea Pietro Spirito.

di Paolo Giordano



PIETRO SPIRITO

“La crisi iniziata nel 2007 e protrattasi per anni ha colpito il Mezzogiorno più duramente di quanto abbia fatto nel resto del paese. Il Sud ha di conseguenza perso capacità produttiva, allargando la forbice che lo divideva dall'area settentrionale del paese. Va detto, però, che nel corso degli ultimi tre anni, la situazione è migliorata”, sottolinea Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, quando lo intervistiamo per fare il punto sull'attuale situazione del Mezzogiorno.

A COSA FA RISALIRE QUESTO MIGLIORAMENTO?

“C'è stata, intanto, una maggiore attenzione del governo al problema nei vari provvedimenti che ha assunto, ad esempio sulla politica industriale: al Sud, sono stati destinati il 34% degli investimenti previsti ed è stato affrontato il tema della disoccupazione giovanile. Un'attenzione governativa che è stata dimostrata anche dal fatto, non di poco conto, anche sul piano, diciamo, "simbolico", che è stato istituito un ministero per la Coesione territoriale e per il Mezzogiorno. A ciò si è aggiunta una certa "ripartenza" dell'industria manifatturiera meridionale e un incremento dell'export. Da qui, una lieve inversione di tendenza dell'economia del Sud che deve essere rafforzata nei prossimi anni, non perdendo assolutamente la crescita che il paese sta attualmente e faticosamente registrando. Se ciò avvenisse sarebbe molto difficile recuperare in futuro. E' evidente che la politica deve convincersi che il Mezzogiorno da solo non può recuperare il tempo perduto, costato l'aumento del distacco con il nord del paese. Deve essere sostenuto mettendo in moto un

circuito virtuoso che investa il settore pubblico e poi il mercato.

Tornando sull'attenzione del governo, c'è da sottolineare l'importante decisione di istituire al Sud le Zone Economiche Speciali. Un atto che è stato par-



Porto di Napoli. La ZES che sarà istituita in connessione con lo scalo partenopeo può rappresentare un importante volano per lo sviluppo del traffico

tato avanti nelle varie fasi con tempi da record per le abitudini italiane: sei mesi. Un vero miracolo, che ha visto un grande lavoro alle spalle ...

ANCHE LEI CONSIDERA, DOPO DECENNI SPESI A PARLARE DELLA ZONA FRANCA DI GIOIA TAURO, LE ZES COME UN FATTO CHE PUÒ INCIDERE SULL'ECONOMIA MERIDIONALE?

“Premetto che non era più epoca di parlare di "zone franche", queste appartengono al passato. E' stato possi-

POCHI IMMOBILI LOGISTICI AL SUD

World Capital, avvalendosi del patrocinio di Nomisma e della partecipazione di Assologistica, ha presentato i dati del mercato immobiliare logistico nazionale relativi al primo semestre 2017 e ha fatto un quadro delle strutture esistenti nel paese. Da quanto descritto da World Capital, il Mezzogiorno, e le maggiori isole, dimostrano in fatto di immobiliare a uso logistico tutto il gap ancora esistente con il resto del paese, in primo luogo con il nord. Infatti, considerando lo stock dell'intero territorio nazionale, che copre 26 milioni di metri quadrati (su un totale di 34,7 milioni, cifra che comprende 4,7 milioni di metri quadri destinati ai CeDi e 3,8 milioni posti in sedi interportuali), il 64% è situato al nord d'Italia, in particolare al nord ovest con un totale di circa 11,7 milioni di metri quadri, segue poi il nord est con circa 6,1 milioni. Il restante dello stock si trova al centro con circa 4,8 milioni di metri quadri, al sud con circa 2,76 milioni e infine nelle isole con circa 800 mila metri quadri. La Lombardia si conferma, con 9 milioni di metri quadri, la regione con la maggior superficie destinata a uso logistico. Un dato quello lombardo che copre il 39% del totale nazionale delle strutture esistenti e che vale da solo tre volte quello riguardante l'intero Mezzogiorno. Non solo, ma a dimostrazione di quanto la logistica sia concentrata in date aree, c'è da segnalare che cinque regioni (Lombardia insieme a Emilia-Romagna, Lazio, Piemonte e Veneto) "ospitano" il 74% del totale dello stock nazionale. Tra la Top 30 province, è in vetta quella di Milano, che registra il dato più alto, coprendo da sola il 16% dello stock immobiliare logistico nazionale. Per quanto riguarda il mercato del settore, World Capital conferma che è in continua crescita avendo registrato nel primo semestre del 2017 investimenti per 700 milioni di euro nel solo territorio italiano. Sul fronte dei canoni di locazione non si registrano variazioni rispetto al secondo semestre del 2016, eccezion fatta per gli immobili nuovi (costruiti nell'ultimo decennio/riqualificati) situati al nord con una crescita del 4%. Dando uno sguardo ai tagli richiesti dagli operatori, la preferenza, per il 53%, si attesta sopra i 5 mila metri quadri, seguono poi con il 35% spazi tra mille e i 5 mila, mentre soltanto il 12% richiede immobili con superficie minore ai mille metri quadri. (D.O.)



Un'industria della pasta. Il settore agroalimentare, importante per il Meridione, deve crescere nell'export e migliorare a livello delle soluzioni logistiche

bile farlo a Trieste, perché era garantita da antichi trattati internazionali. La ZES è invece uno strumento molto più agile e che è stata ed è utilizzata in

ben 135 paesi: in totale se ne contano 4.500. In Italia è realizzabile solo nelle regioni che rientrano nell'"obiettivo convergenza" dell'Unione europea, ossia quelle considerate maggiormente "svantaggiate". A breve, sarà emesso il decreto per le modalità di istituzione di due ZES, una in connessione con i porti di Napoli e Salerno, la seconda a Gioia Tauro. In sintesi, permettono agevolazioni fiscali e pratiche burocratiche più snelle. Due elementi importanti per il Sud, dove

possono esercitare un'attrazione per gli investimenti e abbreviare i tempi burocratici, che nel Mezzogiorno sono già doppi rispetto al centro-nord del paese.

DUE ZES INTORNO A PORTI IMPORTANTI PER IL MERIDIONE ...

Questa decisione è stata presa, considero, in coerenza con la decisione del governo di considerare lo sviluppo della logistica come una scelta fondamentale per la crescita del paese e, in particolare, del Mezzogiorno. Sviluppo dell'industria e sviluppo della logistica sono due elementi inscindibili. Finalmente è stato capito, così come è stato capito che occorre fare una politica collegata con il territorio e con le sue peculiarità. Creare le ZES intorno a nodi portuali di ampio respiro significa dare continuità allo sviluppo industriale e offrirgli aree retroportuali con tutti i servizi, garantendogli uno sbocco e un abbassamento di costi per le esportazioni. Non bisogna dimenticare quanto la logistica incida, specialmente in alcuni settori merceologici, sul costo totale di una merce. Un problema che il paese e la stessa industria nazionale hanno a lungo ignorato o colpevolmente fatto finta di ignorare. Inoltre così si creano le condizioni per aggregare la domanda, iniziando ad affrontare il problema della frammentazione sia sul versante della domanda sia su quello dell'offerta di servizi logistici. In particolare, tutto ciò può essere decisivo anche per lo sviluppo di Gioia Tauro, dandogli la possibilità di differenziare la sua attività, divenendo un inland terminal in aggiunta al ruolo che svolge nel transhipment. Nell'attuale geografia portuale, nella forte competizione che contraddistingue gli scali del Mediterraneo e di fronte alle scelte operate dalle grandi compagnie armatoriali, questa diversificazione appare indispensabile.

Porti: Assoporto, no a rimodulazioni fondi Pon per Augusta

'Grave cancellazione fondi stazione ferroviaria a Punta Cugno'

(ANSA) - PALERMO, 14 NOV - "La possibile rimodulazione dei fondi Pon 2014-2020 da parte del ministero delle Infrastrutture che punta a penalizzare ancora una volta Augusta, oltre che tutta la Sicilia, con la cancellazione dell'investimento per la stazione ferroviaria a Punta Cugno è grave e preoccupante". Lo afferma Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta che si dice "pronta, insieme alle forze politiche, sindacali e imprenditoriali siciliane unite a compiere ogni utile azione per evitare che possa ancora una volta verificarsi quanto già accaduto alla fine dello scorso anno". "Quando cioè il ministero - prosegue - decise di rimodulare i fondi Pon per la costruzione dei piazzali per container, dichiarando che i traffici erano diminuiti e che, quindi, non occorre fare investimenti. In questo scorcio di fine legislatura sarebbe da irresponsabili punire il porto di Augusta che, ricordiamo, è inserito nella rete transeuropee (Tens) per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni e quindi ritenuto 'centrale' e di rilevanza strategica per il mercato Nazionale ed Europeo. E' evidente lo strabismo di un Governo che firma in Europa impegnandosi a realizzare tutti gli investimenti necessari per innalzare l'efficienza del corridoio transnazionale multimodale (ferro, strada, vie navigabili) a cui appartiene Augusta e allo stesso tempo continua a cancellare slealmente risorse che contribuiscono alla coesione dei territori e della collettività siciliana, oltre che migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci a favore di tutto il paese".(ANSA).

Il progetto della Gesap: collegare il porto all' aeroporto via mare

*Lo ha svelato Fabio Giambrone, presidente della società che gestisce lo scalo di Punta Raisi: "Stiamo lavorando con l' **Autorità portuale** ad un' infrastruttura che nei prossimi anni possa utilizzare le vie del mare"*

"Lavoriamo a un collegamento marittimo tra porto e aeroporto di **Palermo**". Lo ha rivelato il presidente della Gesap, Fabio Giambrone, durante un convegno che si è tenuto presso la sala conferenza della palazzina direzionale dell' aeroporto "Falcone-Borsellino". "E' già nata una collaborazione con il presidente dell' **Autorità portuale** - ha spiegato Giambrone - e stiamo lavorando a un progetto che nei prossimi anni potrebbe utilizzare le vie del mare. Dal porto all' aeroporto, dallo scalo aereo verso le isole. Adesso l' aeroporto di **Palermo** sta vivendo una fase di rinnovamento infrastrutturale. Dopo le nuove sale arrivi e check-in, sono in corso i lavori di manutenzione delle piste, mentre lo scalo funziona regolarmente". Il convegno, dal titolo "Gesap: un caso di successo", ha affrontato i temi dello sviluppo e crescita delle imprese, con un particolare focus sul passaggio generazionale. "Lo scenario socio-economico della nostra Isola - ha affermato Salvatore Malandrino, regional manager Sicilia di Unicredit - continua a manifestare luci ed ombre. Anche gli ultimi dati sull' economia siciliana evidenziano, fermo il forte ritardo della Sicilia rispetto al resto del paese, taluni confortanti segnali di ripresa, in un chiaro-scuro fatto di opportunità e nuove sfide da cogliere. Tale crescita, seppur frenata dai cronici ritardi strutturali ed infrastrutturali del territorio, è sostenuta principalmente da una ripresa dei consumi interni, dalle esportazioni e dagli investimenti". "Un altro elemento positivo da tenere presente - ha aggiunto Malandrino - è l' incremento del traffico passeggeri nei principali aeroporti siciliani che a giugno hanno fatto registrare un incremento medio a doppia cifra rispetto allo stesso periodo del 2016, segno evidente di una rifocalizzazione dei flussi turistici verso la nostra isola con il conseguente posizionamento di importanti operatori turistici nel nostro territorio. Il modello organizzativo adottato da Unicredit è pronto a supportare i segnali di ripresa e punta ad una logica di specializzazione dei segmenti di clientela, retail, corporate e private". Sul fronte Gesap, come ha ricordato l' amministratore delegato Giuseppe Mistretta, Unicredit ha mostrato "attenzione ai programmi di investimento. Ci siamo mossi guardando all'

-segue

interesse dei passeggeri, agli standard di qualità che un aeroporto internazionale deve avere. Inoltre, per realizzare le infrastrutture abbiamo utilizzato in larga parte le professionalità interne, limitando al minimo il ricorso alle consulenze esterne. Dopo la manutenzione delle piste, ci sarà l' adeguamento antisismico. Negli ultimi anni Gesap ha chiuso gli esercizi in utile, con una previsione di un significativo incremento a partire dal 2020". Il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, ha dichiarato che "l' area palermitana vasta registra un momento di grande importanza per la positiva crescita della Gesap, dopo un passato di bilanci in rosso e palude gestionale. Tale momento è in sintonia con la visione della città che ha scelto innovazione e mobilità internazionale che stanno ormai stabilmente producendo un nuovo posizionamento di Palermo, ormai profondo e internazionalmente riconosciuto, dopo anni di isolamento e palude. Una partecipata che da quattro anni non richiede finanziamenti dei soci pubblici e con grande credibilità, anche bancaria, realizza investimenti e lavori che hanno cambiato il volto e l' efficienza della struttura. Palermo è una città che ha una visione e Gesap contribuisce a realizzarla".

Il Confronto ieri in commissione

La nuova via Don Blasco in una seconda fase collegherà Tremestieri

Tiziana Caruso In commissione Urbanistica si è tornato a discutere di via Don Blasco e del futuro della zona sud prospettando all' aula gli scenari disegnati dall' Amministrazione, in particolare, sulla mobilità, la portualità e il waterfront.

Lo si è fatto attraverso un sereno confronto tra i componenti della commissione, l' esperto del Comune per la redazione del Prg Carlo Gasparrini e l' assessore al ramo Sergio De Cola. Durante i lavori l' architetto Gasparrini ha immediatamente sgomberato il campo da indugi: «Il progetto della "via del Mare" - ha spiegato - è stato definitivamente accantonato, non ci sarà un "doppione", non ci saranno due strade che assolvono allo stesso compito, esisterà, invece, la sola via Don Blasco che, grazie al progetto presentato al Mit dall' Autorità portuale, proseguirà fino a Tremestieri. L' idea è, inoltre, quella di affiancare anche una ciclo-pedonale della zona sud che partirà dalle ex aree Zis e Zir snodandosi lungo un percorso di sei chilometri».

La pista ciclabile, secondo quanto emerso in commissione, potrebbe essere finanziata attraverso l' aggancio di fondi europei, ma una necessità, su questo fronte, sarà soprattutto

quella di prevedere, assieme alla realizzazione della ciclo-pedonale, anche il ripascimento della costa della zona sud letteralmente devastata dalle mareggiate soprattutto negli ultimi anni.

Soddisfatti i consiglieri comunali Giuseppe Santalco e Franco Mondello, tra i promotori del confronto con Gasparrini e De Cola sul tema: «Siamo fieri che i nostri input siano stati raccolti dall' Amministrazione - ha commentato Santalco - anche perchè la strada di collegamento tra la via Don Blasco e Tremestieri consentirà di valorizzare anche la piastra logistica e il porto, non sarà soltanto funzionale a snellire il traffico nella zona sud della città, ma potenzierà i collegamenti con le infrastrutture portuali. Abbiamo chiesto, inoltre, di valutare la possibilità di valorizzare la stazione di Contesse, i binari inutilizzati e i terreni dell' ex Sanderson, per fare diventare quell' area un volano di sviluppo e produttività».