



Dai Porti:

Genova:

- "...Il Giappone sostiene Genova..." (Il Sole 24 Ore)
- "...I Tir disertano la via del porto, è caos..." (Il Secolo XIX)
- "...Il Vte cerca un retro porto..." (Il Secolo XIX)
- "...Authority Genova certificata..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Genova sarà benvenuti a gestire il piano di rilancio della Culmv..." (Il Secolo XIX)
- "...Assomarinas, una trentina di Marina sono a rischio..." (Ansa)
- "...Due indagati per il container esplosivo..." (Il Secolo XIX)
- "...Il rapporto con Toninelli non decolla..." (Il Secolo XIX)
- "...Con One il Giappone scommette sul porto di Genova..." (The Medi Telegraph)
- "...Lo shipping tra dazi e blockchain..." (The Medi Telegraph)
- "...Decreto Genova, rimangono i dubbi sul ruolo di Fincantieri..." (The Medi Telegraph)

Ravenna:

- "...Il ruolo di Ravenna..." (La Gazzetta Marittima)

Carrara:

- "...Carrara in diretta con la Tunisia..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

- "...Grande abbraccio per l'Amerigo Vespucci..." (Il Tirreno)
- "...Se in un paese normale..." (La Gazzetta Marittima)
- "...PCS nazionale Livorno..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Bilancio Seatrade Cruise Livorno verso 900 mila Pax..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

- "...Vertenza Cfft, Rampelli scrive al Ministro..." (Civonline)

Napoli:

- "...Naples Shipping Week..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Anche Alis in Egitto..." (La Gazzetta Marittima)
- "...L'Europa e il caso Napoli..." (The medi Telegraph)
- "...Geopolitica del mare..." (La Gazzetta Marittima)

Bari:

- "...Alis con le imprese che creano sviluppo..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Smart Ports, collegare i nodi logistici..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Il porto escluso dalla Via della seta..." (Quotidiano di Puglia)

Messina:

- "...Il Ministro Toninelli è solo la punta dell'iceberg..." (Gazzetta del Sud)
- "...La Regione dello Stretto è la panacea di tutti i mali..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
22/23/24 SETTEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Augusta:

"...Ampliare le banchine commerciali del Porto..." (La Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Giappone sostiene Genova «Raddoppieremo le linee»

Nuova sede al Wtc e obiettivi di crescita per la compagnia di navigazione nata dalla fusione dei colossi asiatici del trasporto marittimo Mol, K-Line e Nyk

Simone Gallotti / GENOVA

Da quelle finestre che danno sul porto di Sampierdarena, ai piani alti della torre Wtc in cui si sono trasferiti da 10 giorni, si possono controllare le navi che arrivano a Genova dagli Stati Uniti e dal Far East e «verificarne l'operatività». Lo dice come battuta, Roberto Giovannetti, customer service manager, ma da quei vetri dei nuovi uffici di One si potranno davvero vedere le nuove navi della compagnia giapponese che a Genova sta per raddoppiare i servizi. Cento dipendenti dopo la grande fusione tra Mol, K-Line e Nyk che ora sono radunati sotto l'unico ombrello di One: «Per i nostri piani di sviluppo, potremmo anche dover aumentare l'organico» spiega Angelo Chiarlo, a capo del colosso giapponese in Italia.

La compagnia ha intenzione di raddoppiare su Genova: «Tornerà a scalare il capoluogo un altro servizio dal Far East» annuncia Chiarlo. «Entro l'anno dovrebbe arri-

vare la prima nave e probabilmente toccherà le banchine del Sech. Si tratta di un servizio dedicato all'export con volumi consistenti». Non è l'unica novità: «Anche la rotta per gli Stati Uniti raddoppia: cambiano le navi che da 4 mila container di capacità, saranno sostituite da portacontainer da 8 mila teu». Lo sviluppo sugli Usa è frutto di un accordo commerciale con Ocean Alliance, l'alleanza che raduna Cma-Cgm, Cosco e Evergreen. «Ci sarà poi un accordo commerciale con Hapag-Lloyd sui servizi feeder intra Mediterraneo» spiega ancora Chiarlo. One è in piena espansione nonostante il crollo del Ponte Morandi faccia soffrire il primo porto italiano: «Gli effetti pesanti si vedranno tra qualche tempo se non si interviene celermente - dice Chiarlo - C'è un aspetto che però preoccupa: le difficoltà logistiche a cui andremo incontro, avrebbero potuto essere il volano per una complessiva riorganizzazione del trasporto in sen-

so migliorativo. Questo però non è ancora avvenuto e gli effetti potrebbero essere negativi».

Il mercato internazionale non è positivo e la riorganizzazione effettuata dai tre colossi giapponesi fa soffrire i conti a livello internazionale: «Ma in Italia stiamo andando bene, meglio degli altri Paesi e questo è molto confortante». Il settore container però gira in negativo e i bilanci dei carrier non brillano: anche per questo «è ipotizzabile che ci saranno ancora concentrazioni, basta vedere cosa è successo negli ultimi venti anni. Forse la corsa non è ancora terminata» dice Chiarlo che ha una lunga esperienza nel settore. E l'Europa manda forti segnali in questo senso: tutti gli indizi portano ad Hapag-Lloyd e Cma Cgm, nonostante le smentite anche recenti da parte dei vertici delle due aziende dello shipping. «Noi per combattere la crisi del settore ci posizioniamo su un segmento ben preciso, puntando sul servizio al cliente e non sul nolo a costo zero». —

Cambia la stazza delle navi verso gli Usa: da 4.000 si passa a 8.000 teu di capacità

Il Secolo XIX

Un mezzo pesante va a sbattere bloccando via Borzoli. Tursi: sulla strada della Superba anche i pullman turistici

I Tir "disertano" la via del porto, è caos

Pablo Calzeroni Marco Fagandini Anche i pullman turistici e tutti i mezzi che hanno una massa superiore alle 7,5 tonnellate possono percorrere una parte di via della Superba, cioè quella delle aree ex II va. Poi dovranno obbligatoriamente uscire prima del ponte del Papa, cioè non potranno in alcun modo accedere all'area portuale, a meno che non siano camion che trasportano merci nazionali o container vuoti.

Ma se da un lato la nuova strada creata dopo il crollo del Ponte Morandi per eliminare il traffico pesante dalla viabilità ordinaria viene aperta a un utilizzo allargato rispetto a quello annunciato il giorno dell'inaugurazione, dall'altro ieri i mezzi pesanti «hanno continuato a riversarsi maggiormente sulla strada Guido Rossa», fanno sapere dall'ufficio comunicazione della polizia municipale.

Vanificando di fatto gli sforzi per trovare nuove vie di comunicazione per gli autotrasportatori.

Proprio un Tir ieri mattina alle 7 ha creato il caos in via Borzoli, incastrandosi in una curva dopo aver sbattuto contro un edificio e impedendo a decine di veicoli di passare.

È proprio per ovviare alla ritrosia dei trasportatori nell'uso della nuova strada che ieri la municipale ha ribadito la sua

accessibilità a tutti i mezzi che hanno massa superiore alle 7,5 tonnellate. In questo contesto è emersa la possibilità di entrare dal varco dell'aeroporto anche a chi non è autorizzato a percorrere il tratto portuale della nuova via. «Stamani (ieri per chi legge, ndr) ho ricevuto diverse telefonate dagli operatori del porto preoccupati e va chiarito che quei mezzi si fermeranno alla rotatoria che precede il ponte del Papa -spiega Marco Sanguineri, segretaria generale del porto - Poi usciranno sulla Guido Rossa».

È il vice sindaco Stefano Balle a chiarire: «Passeranno dalla rotatoria di via Giovanni D'Acri. Si valuterà nei prossimi giorni se funzionerà, poi decideremo se servono o meno dei correttivi». Anche il presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini chiarisce che «nell'area portuale non sarà consentito l'accesso a camion che non siano quelli vuoti che trasportano merci nazionali».

L'apertura a un'utenza maggiore della strada nell'area Ilva è, come l'efficienza di tutta via della Superba, influenzata dall'impossibilità per i Tir di utilizzare il viadotto Aviatorie Pionieri d'Italia dal casello autostradale dell'aeroporto per raggiungere in 500 metri l'accesso. Questo divieto, che durerà sino a quando la struttura non sarà sottoposta a un'importante manutenzione, impone a camion e

-segue

pullman di immettersi in via Siffredi viaggiando sulla viabilità ordinaria a Sestri, senza ridurre il flusso di traffico nel quartiere.

IL TIR BLOCCATO IN VIA BORZOLI Ieri poco dopo le 7 un autoarticolato che viaggiava in via Borzoli in direzione di Rivarolo ha scontrato uno stabile dopo aver sbagliato manovra per affrontare un tornante all' altezza del civico 72. Il mezzo ha occupato la strada bloccando chi stava andando al lavoro. Solo l' intervento dei vigili ha permesso alle 8 di spostare il mezzo senza ulteriori danni. Un altro episodio che mette in luce la fragilità della viabilità in quella che, dal crollo del viadotto Morandi, è diventata l' unico collegamento tra Valpolcevera e resto della città.

-

Il secolo XIX

SBARcate 21 NUOVE GRU ELETTRICHE

Il Vte cerca un retroporto

Sono sbarcate al Vte le nuove gru di piazzale elettriche. Il terminal guidato da Gilberto Danesi ha investito 56 milioni di euro e ora guarda anche all'intermodale: «Siamo disponibili a gestire anche un retroporto - ha spiegato - Stiamo valutando diverse aree in Basso Piemonte».

Authority Genova
certificata
qualità & ambiente

GENOVA L'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure

Occidentale, dopo una serie di verifiche direttamente svolte nei diversi settori dell'ente

portuale, ha completato da parte dell'ente di certificazione

SGS Italia il percorso di Audit per le certificazioni qualità e ambiente, conquistando di tutto (segue a pagina 10)

Authority Genova
certificata

la promozione dell'organizzazione e delle attività dell'AdSP.

SGS Italia, nel rilasciare i certificati ISO9001:2015 e ISO14001:2015, ha apprezzato il percorso intrapreso per raggiungere e mantenere le certificazioni e l'impegno dell'AdSP che si pone come obiettivi il miglioramento della qualità dei servizi offerti

nel rispetto dell'ambiente, intese quali condizioni indispensabili per rispondere alle esigenze di tutte le parti interessate sia in ambito portuale che territoriale.

È stato altresì evidenziato positivamente - dice la nota dell'AdSP

- il raggiungimento dei risultati in considerazione del complesso percorso di armonizzazione organizzativa dell'ente e del periodo di emergenza per le conseguenze della tragedia del ponte Morandi. Obiettivo centrato grazie al contributo e alla partecipazione che tutto il personale dell'AdSP ha dato al sistema.

Genova, sarà Benvenuti a gestire il piano di rilancio della Culmv

Matteo Dell'Antico / GENOVA

I numeri parlano chiaro. Per Antonio Benvenuti, confermato alla guida della Compagnia Unica del porto di Genova per la quarta volta consecutiva, è stato praticamente un plebiscito.

I camalli chiamati alle urne per eleggere il consiglio di amministrazione che guiderà la Culmv per i prossimi tre anni hanno infatti deciso di dare fiducia alla squadra che ha tenuto le redini della compagnia portuale da tre anni a questa parte, compresi i due vice di Benvenuti: Luca Ledda e Silvano Ciuffardi, confer-

mati entrambi. Su 1.003 portuali aventi diritto al voto, hanno votato in 887: Benvenuti, unico candidato a console, ha ottenuto 758 preferenze. Ledda è stato confermato vice console con 546 voti.

Identica conferma per Ciuffardi che è stato indicato da 475 portuali. Niente da fare, invece, per Luca Franza, membro del Calp (Collettivo autonomo lavoratori portuali), che si è candidato per uno dei due posti da vice console ma non ha ottenuto il successo sperato. Il consiglio di amministrazione che guiderà per il prossimo triennio la

Compagnia sarà composto anche da quattro consiglieri: per l'elezione di tre di loro (fra sei candidati) si andrà al ballottaggio tra l'1 e il 3 ottobre.

I camalli sono stati chiamati al voto dopo che nelle scorse settimane il Consiglio di gestione dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona ha varato il Piano di sviluppo ed efficientamento messo a punto per i portuali, che ha come obiettivo quello di limitare i costi della Culmv e migliorarne la produttività. La Compagnia ha chiuso il 2017 con un utile di 104 mila euro a fronte di un fatturato di 54 milioni di euro, generati da

222.500 giornate lavorate tra gennaio e dicembre 2017 da soci ordinari e speciali. Il leggero utile è stato raggiunto a seguito della laboriosa trattativa sul conguaglio tariffario con i terminalisti (1,1 milioni), a cui vanno aggiunti i contributi dell'Autorità di sistema portuale sulla formazione e una quota patrimoniale di 100 mila euro. Lo scorso maggio la Culmv ha assorbito i soci della Pietro Chiesa dopo la liquidazione della compagnia dei portuali del carbone. I 78 lavoratori sono stati inquadrati come "soci speciali". —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© 1994-2018 EDITORIALE SPA

Porti: Assomarinas, una trentina di Marina sono a rischio

"Per salvarle basta intervento minimo in sede di Legge Bilancio"

(ANSA) - GENOVA, 21 SET - In Italia una trentina di Marina e porti turistici sono a rischio chiusura per fallimento. Lo ha denunciato al Salone nautico di Genova il presidente di Assomarinas, Roberto Perrocchio, che ha partecipato alla Conferenza Nazionale sul Turismo costiero e marittimo, presente il ministro del Turismo, Gianmarco Centinaio. "Tutto viene da un paradosso - ha detto -: le Marina e i porti turistici che hanno recepito la normativa per 2006 e hanno investito sulle aree demaniali, oggi per effetto della normativa attuale rischiano il fallimento perché la normativa è nel frattempo cambiata e tutto si è come congelato". Secondo Perrocchio, è necessaria "una legge che recepisca l'interpretazione favorevole della sentenza della Corte Costituzionale sui canoni demaniali. Per risolvere la questione basterebbe un banale chiarimento normativo in sede di legge di bilancio, ed è quanto chiediamo al Governo". (ANSA)

NEL BUNKER DI PRA'

Due indagati per il container "esplosivo" bloccato in porto

Sotto accusa l'importatore di origini cinesi e l'agente rappresentante della ditta cui erano destinate le sostanze sospette

Marco Fagandini

Due persone sono state iscritte nel registro degli indagati aperto dal sostituto procuratore Fabrizio Givri sul ritrovamento nel porto di Pra' di un container nel quale erano sistemate sette tonnellate di sostanze che, se combinate e a certe condizioni, potevano esplodere. Le due figure sono il rappresentante della società alla quale quel materiale era destinato, una ditta della provincia di Milano che produce medicinali. E quello dell'azienda cinese con sede a Roma che importa i prodotti. I reati ipotizzati sono porto illegale di esplosivo e attentato alla sicurezza dei trasporti. A indagare sono gli agenti della polizia di frontiera assieme ai colleghi della digos.



I fusti e i sacchi delle sostanze

La svolta nelle indagini è arrivata dopo che gli investigatori, nei giorni scorsi, hanno sentito i vertici dell'azienda milanese. I quali avrebbero confermato che le due sostanze nel container erano effettivamente destinate alla loro fabbrica. E che utilizzano quel materiale per produrre alcuni medicinali. Ma che non avevano idea del rischio di esplosione accertato dagli artificieri della polizia.

Già perché, proprio secondo gli artificieri, il pericolo maggiore sarebbe derivato dal con-

tatto tra gli elementi trasportati. In particolare i poliziotti e i vigili del fuoco hanno verificato che all'interno del contenitore era stipata una tonnellata di tetrabutylammonio fluoruro triidrato miscelato in Thf - sostanza altamente infiammabile e corrosiva - collocata a diretto contatto con sei tonnellate contenute in 265 fusti di Tetrazol-1 Acetic Acid, «una sostanza esplosiva detonante di discreta instabilità», hanno stabilito i poliziotti. Quel container era stato isolato nell'area bunker dentro al sesto modulo del porto di Pra' e la capitaneria aveva stabilito il divieto di far passare imbarcazioni accanto a quella zona. Ma quando i vigili del fuoco hanno rimosso una delle due sostanze, impedendo così un contatto, il divieto è stato revocato. I rischi maggiori sarebbero stati corsi durante il trasporto nel lungo viaggio da Singapore a Genova.

Per quanto riguarda la ditta importatrice, ad attirare gli investigatori sono le prescrizioni con le quali il carico aveva viaggiato in nave. Secondo quanto verificato dall'Agenzia delle Dogane, si faceva riferimento a una «sostanza corrosiva e infiammabile». Ma nessuna indicazione sul rischio di esplosioni. Infine il container non era attrezzato per questo genere di trasporto. Tutti particolari che devono essere chiariti. Nei prossimi giorni è possibile che il pm disponga il dissequestro del container. Quando sarà definito chi e come opererà per trasportare via i fusti ancora all'interno. —

II. RETROSCENA

Mario De Fazio

Ricostruzione,
Toti e Bucci al ministro
«Più garanzie»

L'ARTICOLO / PAGINA 4

Nell'incontro con il ministro i rappresentanti degli enti locali in pressing sul governo per le infrastrutture decisive per il futuro cittadino e per le misure a sostegno del porto

Il rapporto con Toninelli non decolla Toti e Bucci chiedono più garanzie

II. RETROSCENA

Interlocutorio. Certo non ha regnato una straordinaria empatia al tavolo tra il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, e i rappresentanti delle istituzioni locali, in primis il governatore Toti e il sindaco Bucci. Anche se le polemiche e il braccio di ferro, soprattutto con il governatore, sono ormai acqua passata, le parti in causa si sono annusate senza tanta convinzione: Toninelli ha sciorinato i contenuti del decreto, per la stragrande maggioranza già noti agli interlocutori dopo l'incontro romano di martedì; i genovesi hanno avanzato qualche richiesta, relativa alle infrastrutture decisive per il futuro cittadino e alle misure di sostegno per la portualità. E, soprattutto, hanno ribadito l'esigenza

principale: tempi rapidi per la ricostruzione, lasciando da parte le contese politiche. Un auspicio che anche Toninelli avrebbe fatto proprio al tavolo di una riunione che, inizialmente, si sarebbe dovuta svolgere nella sede della Capitaneria di Porto. Il ritardo accumulato sul cronoprogramma del ministro, che ha incontrato gli sfollati prima di recarsi alla Fiera, ha fatto optare per una sala riunioni all'interno del Salone.

Al lungo elenco con i contenuti del decreto letto da Toninelli durante la "colazione di lavoro", Toti e Bucci hanno aggiunto alcune rivendicazioni territoriali. «Abbiamo analizzato ancora i contenuti del Decreto Genova», ha spiegato Toti all'uscita mentre il sindaco Bucci ha ricordato le altre opere necessarie allo sviluppo di Genova. «Ho posto all'attenzione del ministro il tema delle infrastrutture in-

dispensabili per Genova, ricordiamoci che non c'è solo il nuovo ponte, c'è il Terzo Valico, la Gronda, il nodo ferroviario e il Piano urbano per la mobilità sostenibile». Anche il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, ha spiegato a Toninelli cosa servirebbe al principale scalo italiano. «Il ministro ha assicurato che nel decreto per Genova saranno presenti aiuti per il porto. Fondi da parte del governo saranno messi a disposizione anche per gli autisti dei Tir - ha detto Signorini - Proprio per l'autostrada da Roma potrebbero essere concessi fondi maggiori di quelli che fino a questo momento si è ipotizzato». Sulla crisi del porto è intervenuto anche Mario Mattioli, presidente di Confitarma. «Per limitare i problemi del bacino di Sampierdarena si potrebbero spostare temporaneamente le navi al terminal Vte di Pra' oppure a Savona». —

Con One il Giappone scommette sul porto di Genova / FOCUS

Genova - La compagnia ha intenzione di raddoppiare su Genova: «Tornerà a scalare il capoluogo un altro servizio dal Far East».

Da quelle finestre che danno sul porto di Sampierdarena, ai piani alti della torre Wtc in cui si sono trasferiti da 10 giorni, si possono controllare le navi che arrivano a Genova dagli Stati Uniti e dal Far East e «verificarne l'operatività». Lo dice come battuta, **Roberto Giovannetti, customer service manager**, ma da quei vetri dei nuovi uffici di One si potranno davvero vedere le nuove navi della compagnia giapponese che a Genova sta per raddoppiare i servizi. Cento dipendenti dopo la grande fusione tra Mol, K-Line e Nyk che ora sono radunati sotto l'unico ombrello di One: «Per i nostri piani di sviluppo, potremmo anche dover aumentare l'organico» spiega **Angelo Chiarlo, a capo del colosso giapponese in Italia**.

La compagnia ha intenzione di raddoppiare su Genova: «Tornerà a scalare il capoluogo un altro servizio dal Far East» annuncia Chiarlo. «Entro l'anno dovrebbe arrivare la prima nave e probabilmente toccherà le banchine del Sech. Si tratta di un servizio dedicato all'export con volumi consistenti». Non è l'unica novità: «Anche la rotta per gli Stati Uniti raddoppia: cambiano le navi che da 4 mila container di capacità, saranno sostituite da **portacontainer da 8 mila teu**». Lo sviluppo sugli Usa è frutto di un accordo commerciale con Ocean Alliance, l'alleanza che raduna Cma-Cgm, Cosco e Evergreen. «Ci sarà poi un accordo commerciale con Hapag-Lloyd sui servizi feeder intra Mediterraneo» spiega ancora Chiarlo. One è in piena espansione nonostante il crollo del **Ponte Morandi** faccia soffrire il primo porto italiano: «Gli effetti pesanti si vedranno tra qualche tempo se non si interviene celermente - dice Chiarlo - C'è un aspetto che però preoccupa: le difficoltà logistiche a cui andremo incontro, avrebbero potuto essere il volano per una complessiva riorganizzazione del trasporto in senso migliorativo. Questo però non è ancora avvenuto e gli effetti potrebbero essere negativi».

-segue

Il mercato internazionale non è positivo e la riorganizzazione effettuata dai tre colossi giapponesi fa soffrire i conti a livello internazionale: «Ma in Italia stiamo andando bene, meglio degli altri Paesi e questo è molto confortante». Il settore container però gira in negativo e **i bilanci dei carrier non brillano**: anche per questo «è ipotizzabile che ci saranno ancora concentrazioni, basta vedere cosa è successo negli ultimi venti anni. Forse la corsa non è ancora terminata» dice Chiarlo che ha una lunga esperienza nel settore. E l'Europa manda forti segnali in questo senso: tutti gli indizi portano ad **Hapag-Lloyd e Cma Cgm**, nonostante le smentite anche recenti da parte dei vertici delle due aziende dello shipping. «Noi per combattere la crisi del settore ci posizioniamo su un segmento ben preciso, puntando sul servizio al cliente e non sul nolo a costo zero».

Lo shipping tra dazi e blockchain: quinto Forum a Genova

Genova - **"Shipping e geopolitica. La spinta della tecnologia e il freno del protezionismo"**, è il titolo della quinta edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport", in agenda il prossimo 19 novembre a Palazzo San Giorgio.

Genova - Mentre la tecnologia spinge verso un mondo con sempre meno barriere, la politica risponde aumentandole. **"Shipping e geopolitica. La spinta della tecnologia e il freno del protezionismo"**, è il titolo della quinta edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport", in agenda il prossimo 19 novembre a Palazzo San Giorgio, sede dell'**Autorità di sistema portuale di Genova e Savona**. All'evento (organizzato dalle testate del gruppo Gedi *Il Secolo XIX*, *The MediTelegraph* e *L'Avvisatore Marittimo*) *parteciperanno rappresentanti di primissimo livello dei settori armatoriale, logistico, politico, bancario e assicurativo. I lavori inizieranno alle 8.45 e si chiuderanno alle 13.30. Dazi, blockchain, tecnologia e rapporti tra movimentazione della merce terrestre e marittima saranno i principali argomenti trattati.*

Per iscriversi gratuitamente al convegno è necessario accreditarsi all'indirizzo forum@themeditelegraph.com

“Decreto Genova”, rimangono i dubbi sul ruolo di Fincantieri

Genova - C'è attesa a Genova per il decreto del Governo che darà via libera alla ricostruzione del ponte dopo il crollo del viadotto Morandi.

Genova - C'è attesa a Genova per il decreto del Governo che darà via libera alla ricostruzione del ponte dopo il crollo del viadotto Morandi. La città, dove domani sono attesi **il presidente della Repubblica Sergio Mattarella**, in visita al Salone Nautico, e il vicepremier Luigi Di Maio, che andrà all'Ilva, chiede di agire con velocità. Lo fa con le parole del governatore Toti, del sindaco Bucci e dell'arcivescovo Bagnasco. La pubblicazione del Dl Genova è attesa a giorni aveva annunciato il ministro Toninelli andando in visita dagli sfollati con la bozza in mano, ma i tempi non sono certi perché sul documento, che deve essere inviato al Quirinale per le valutazioni, sono in corso discussioni tra M5S e Lega.

Nella bozza uscita, **Autostrade era ancora indicata tra i possibili protagonisti della ricostruzione** ma lo stesso Toninelli l'altro giorno, e il ministro Fraccaro oggi, hanno ribadito che non farà parte del consorzio chiamato ad intervenire. Il rischio di ricorsi è però alto. Oggi, il ministro per i Rapporti con il Parlamento ha ribadito: «Autostrade non ricostruirà il Ponte di Genova», lo faranno altri «perché il commissario avrà tutti i poteri necessari per affidare la ricostruzione a soggetti più affidabili. Per Autostrade andremo avanti con la procedura di decadenza». Da risolvere anche i dubbi sulla partecipazione di Fincantieri, dopo la notizia che né la società né Italferr (società ingegneristica del Gruppo Fs), hanno le necessarie “attestazioni Soa” per realizzare tutto il ponte.

-segue

Nonostante i veti, Autostrade non è in fuorigioco: **potrebbe lavorare con Fin-cantieri**, che farebbe le componenti in acciaio, con Pavimental (cantieristica) e Spea (progettazione), insieme ad altre società. Sollecitano il Governo a non perdere tempo il governatore Toti e l'arcivescovo di Genova. «Mi auguro che il Commissario non allunghi i tempi della ricostruzione del ponte» ha detto il governatore, «il Dl arrivi finalmente al Quirinale». «Il nuovo ponte deve essere costruito subito, essere sicuro, genovese e spettacolare - ha detto oggi il cardinale Bagnasco -. Ogni ritardo per motivi politici sarebbe grave». Anche l'opposizione chiede velocità: «L'ammissione del premier che il Dl non è pronto ma viaggia per i ministeri è la conferma dei ritardi e dell'incapacità del Governo» ha detto il deputato del Pd Pagano. Non perdetevi tempo ha aggiunto Raffaella Paita. Sul fronte giudiziario, in settimana sono in programma gli interrogatori dei primi indagati - domani quelli di **Stefano Marigliani e Riccardo Rigacci**, responsabili del Tronco 1 Genova di Autostrade - e l'avvio delle procedure per l'incidente probatorio: martedì, il giudice dovrebbe conferire l'incarico e fare un calendario dei lavori, in seguito ci saranno i sopralluoghi.

Il ruolo di Ravenna con la Cina

RAVENNA - Anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, è stato in questi giorni (segue a pagina 10)

Il ruolo di Ravenna

in Egitto, con i colleghi dei porti di Trieste, Venezia e Genova per partecipare al forum di Alessandria sul tema: "L'impatto della Via della Seta e le opportunità di investimento tra Paesi arabi e Cina", con la sessione dedicata alle relazioni Italia/Egitto con specifico riferimento al settore marittimo/portuale.

Il Presidente Rossi, nell'ambito di questa missione coordinata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha incontrato tutte le più alte cariche Istituzionali del corrispondente Ministero egiziano, a partire dal Ministro dei Trasporti, Hisham Arafat, nonché, tra gli altri, rappresentanti dell'Unione delle Camere di Commercio dei Paesi del Mediterraneo, l'ambasciatore della Cina in Egitto, l'ambasciatore d'Italia in Egitto e il presidente dell'Autorità del Canale di Suez.

Nell'arco dei numerosi incontri il presidente Rossi è anche intervenuto alla Tavola Rotonda sul dialogo tra Egitto ed Italia ed il ruolo che il Mediterraneo può giocare nel quadro della nuova Via della Seta. È stata l'occasione per illustrare il porto di

Ravenna, ribadire il ruolo di leader per i traffici con l'Egitto - soprattutto nel settore agricolo/alimentare, per il quale storicamente si contraddistingue nel panorama della portualità italiana - e spiegare le opportunità

di investimento che concretamente oggi si delineano all'interno dello scalo grazie anche all'avvio del progetto di Hub portuale che mette a disposizione nuove aree per la logistica e per l'insediamento di attività industriali, oltre che potenziare la stessa infrastruttura portuale che sarà in grado di accogliere navi di maggiori dimensioni, garantire più efficaci collegamenti con le principali direttrici viarie e ferroviarie e continuare a fornire servizi di sempre maggiore livello qualitativo.

Carrara in diretta con la Tunisia

La linea inaugurata sulla "Rosa dei Venti" con l'ambasciatore di Tunisi Moez Sinaoui



Nella foto: L'ambasciatore Moez Sinaoui (con gli occhiali scuri) sulla "Rosa dei venti".

MARINA DI CARRARA - Il "collaudo" è andato benissimo, il dato dunque è tutto: la nuova linea

gestita dal gruppo Grendi tra il porto toscano e vari scali della Tunisia è stata formalmente inaugurata lunedì (segue a pagina 10)

Carrara in diretta

scorso sulla nave "Rosa dei Venti" alla presenza dell'ambasciatore tunisino in Italia Moez Sinaoui. A riceverlo ospitato insieme ad altre autorità tunisine, il sindaco di Carrara Francesco De Pasquale, quello di Massa, Francesco Persiani e il presidente del Consiglio regionale Eugenio Giani.

Il collegamento è operato da Pro-cargo Line che ha come soci oltre al gruppo Grendi la Vittorio Bogazzi e Figli, la Portodi Carrara e un navigatore esperto come Euan Lonmon.

Parlare di collaudo è comprensibile visto che il collegamento è attivo dall'8 maggio scorso sulla rotta Marina di Carrara/Cagliari/Tunisia,

operato con la motonave "Altinia" ogni settimana.

"Il bilancio dopo 4 mesi di attività è molto positivo" ha riferito nell'in-

contro con l'ambasciatore Antonio Musso, amministratore delegato del Gruppo Grendi - con grande regolarità e ha trovato collaborazione nelle autorità portuali dei porti scalati. La visita dell'ambasciatore Sinaoui è per noi di grande significato - ha aggiunto - ed è una conferma del riconoscimento da parte delle autorità tunisine dell'importanza del ponte per i porti di Sousse e Sfax. Ora abbiamo in preparazione un ulteriore servizio su Zanzibar, strategico per il sud Tunisia, sud Algeria e Libia".

General Cargo, grazie a un sistema innovativo è riuscito a ridurre ad 1/4 i tempi di imbarco e sbarco con 1000 tonnellate in 3 ore invece di 12.

Musso ha ricordato che il traffico ha confermato l'importanza del lapideo, in crescita per i contenitori e i rimorchi. La linea è in grado di gestire tre categorie di carico: i rotabili, i contenitori e il general cargo, ovvero carichi speciali quali grosse apparecchiature, bobine d'acciaio, bancali di marmo. Grazie ad una

frequenza finora mai offerta dall'Europa verso i porti di Sfax, Sousse e a breve Zanzibar, "la linea - spiegano da Grendi - rappresenta una soluzione innovativa sia per l'export verso la Tunisia di macchinari, prodotti di consumo, prodotti semi-finiti, acciaio, marmo oltre a tutte le categorie merceologiche esportate dall'Europa, che per l'import dalla Tunisia di prodotti finiti, agro-alimentari, sabbie silicee".

L'ambasciatore Moez Sinaoui da parte sua ha messo in evidenza come questo non sia solo uno scambio commerciale fra nord e sud del Mediterraneo, ma anche una cooperazione tra esseri umani. Sinaoui ha fatto i migliori auguri affinché "questa linea sia vincente per tutti".

Il presidente del consiglio regionale Eugenio Giani ha voluto poi ricordare come l'Italia sia il maggior partner commerciale della Tunisia. "Oggi celebriamo - ha concluso - un consolidamento delle relazioni e dei rapporti tra la Toscana e il nordafrica".

Grande abbraccio per l'Amerigo Vespucci

Le navi scuola rientrate dalla campagna di istruzione: sono state accolte da una folla di amici e parenti degli allievi

LIVORNO

È arrivata a Livorno l'"Amerigo Vespucci", nave scuola della Marina Militare, a conclusione della campagna d'istruzione 2018. Per la prima volta nei suoi 87 anni di storia, quella che tutti nel mondo del mare definiscono come «la nave più bella del mondo» ha attraversato il Circolo Polare Artico in un percorso che l'ha portata a visitare una serie di porti in Islanda, Francia, Spagna, Portogallo e Gran Bretagna portando la bandiera dell'Unicef.

C'erano centinaia e centinaia di persone sulle banchine per accogliere, insieme all'"Amerigo Vespucci", le altre navi "Palinuro", "De

La Penne", "Caroly", "Corsaro II" e "Orsa Maggiore", attraccate al Porto Mediceo al rientro a terra. La campagna d'istruzione estiva li ha viste navigare per un totale di quasi 40 mila miglia.

Quella a Livorno sarà una breve sosta, prima di salpare verso Napoli dove l'"Amerigo Vespucci" parteciperà alla "Naples shipping week", raggiungendo poi Trieste per la "Barcolana".

«Come da tradizione è ancora la città di Livorno, splendida, con le sue istituzioni che ringraziano e saluto ad accogliere voi e i vostri cari in un momento di particolare felicità per aver compiuto brillantemente la missione»: a dirlo è stato il Ca-

po di Stato maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Valter Girardelli, salutando gli equipaggi e gli allievi delle unità della Marina schierati a banchina. «Le navi, gli equipaggi, i frequentatori – ha aggiunto – hanno portato alta la bandiera italiana sui mari e nei paesi che hanno toccato presentando l'immagine di una nazione, di un popolo, delle nostre forze armate, connotate da disciplina, fierezza e professionalità».

Durante le soste effettuate nei porti dell'Africa atlantica, del nord Europa e del Mediterraneo, sono stati quasi 70 mila i visitatori che hanno avuto la possibilità di salire a bordo delle navi

della Marina.

E' da aggiungere che la nave Palinuro ha portato con sé nel mar Nero la bandiera del Gaslini di Genova, ricevuta in occasione degli 80 anni dell'Istituto: a Cefalonia è stata effettuata una sosta per rendere omaggio ai militari italiani caduti nella seconda guerra mondiale. Quanto al cacciatorpediniere Durand De La Penne, ha portato i 123 allievi ufficiali della seconda classe dell'Accademia Navale a vedere da vicino l'operazione di sicurezza marittima "Mare Sicuro", proseguendo poi verso il Golfo di Guinea per essere presente in una zona dello scacchiere internazionale che ha influenza anche sul Mediterraneo.

CON "INSIEME PER LA VITA"

Beneficenza e cena stellata al tramonto

Si è svolto ieri sera a bordo della nave Vespucci appena rientrata l'incontro organizzato dall'Associazione "Insieme

per la Vita" per presentare alle autorità, soci ed amici il bilancio delle attività svolte nel 2018.

L'evento è stato organizzato con la collaborazione del comandante Roberto Recchia ed il suo secondo Fabrizio Rossi. La serata si è aperta con i saluti di "benvenuto" sul "Cassero" da parte del comandante Recchia, la relazione del presidente di "Insieme per la Vita" dottor Ettore Simoncini, i ringraziamenti del segretario e il momento dell'ammaina bandiera (molto toccan-

te e seguito in religioso silenzio). Quindi gli ospiti sono scesi sul ponte dove la chef Paola Picchi di "Momenti conviviali" e un nutrito gruppo di collaboratori (tra cui gli chef Mirco Rossi e Diego Giannini) hanno servito un elegante e gustoso buffet. Tra gli invitati l'attore Alessandro Paci (nella foto a sinistra con la chef Paola Picchi e con il "pastaio" Valerio Chiesa). Durante la serata gli artisti Marc Sardelli e Massimo Lomi hanno donato due loro opere al comandante Recchia.

...Se in un Paese normale...

LIVORNO Il mese di settembre è tradizionalmente

pesante. Per chi lavora, per chi programma, per chi governa. Anche perché dopo ferie e pause della politica, devono finalmente maturare le scelte.

E veniamo al punto. In un Paese normale, le scelte si fanno. Non si rinviando, complici complicati meccanismi

burocratici, incroci di competenze e freni sulle incertezze normative. Tre problemi a noi toscani vicini, tra i tanti, per esemplificare.

È in corso, ormai da mesi, una guerra nemmeno più dissimulata tra due impor-

tant gruppi armatoriali livornesi, Grimaldi e Onorato. La concorrenza è una cosa ma una guerra così è diventata all'ultimo sangue. Coinvolge le istituzioni, ha spaccato il fronte unitario coniato dalla confederazione armatori, sta

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

...Se in un Paese

mettendo a rischio anche a Bruxelles il Registro Internazionale, rivanga il delicato rapporto tra servizi di continuità territoriale e regioni con le relative sovvenzioni, crea tensioni tra gli stessi lavoratori. E cetera. Siamo arrivati anche alle denunce: contro l'ex deputato Mauro Pili da parte di Vincenzo Onorato, con richiesta danni milionaria. E con intervento immediato a sostegno di Pili, con accuse respinte al mittente, di Guido Grimaldi. Il web è pieno di roventi comunicazioni tra accuse e contro-accuse. Ci vorrebbe un giornale apposta per seguirle.

Ebbene, in un Paese normale, questa guerra fratricida che coinvolge anche l'intero cluster marittimo, avrebbe portato già da tempo un intervento dall'alto. Per pacificare, per riportare in un'altra istituzione le reciproche istanze, per cercare e

specialmente per trovare - soluzioni. Stabilire chi ha ragione, chi ha torto: o come spesso succede, quali sono le ragioni e quali le eventuali forzature di entrambe le parti. Ma siamo in un Paese normale?

Caso Piombino, secondo esempio. Da oltre due anni è nata una joint venture tra due importanti gruppi imprenditoriali, la PIM, con il progetto di utilizzare quell'area nel deserto che lo Stato ha profumatamente pagato dopo il caso "Costa Concordia" e che da svariati anni è solo pascolo di gabbiani, malgrado gli enormi piazzali e le banchine anche a 20 metri di pescaggio. Nei giorni scorsi da Genova è arrivato un silenzio: la PIM è un fallimento, non se ne è fatto di niente né con le demolizioni navali (una delle missioni di PIM) né delle costruzioni e refitting. A livello pubblico qualcuno sta cavalcando la vicenda: e il retro-pensiero è che a qualche porto faccia comodo ufficializzare un fallimento. Un fallimento che non c'è. Perché in un Paese normale, il progetto

presentato da oltre due anni da PIM alle istituzioni avrebbe già completato il suo iter: con un sì o con un no, ma completato. Invece in questo Paese il progetto PIM va avanti a passo di tartaruga perché non c'è ancora il permesso a costruire del Comune, l'autorizzazione a demolire veri strutture, il nulla osta della Regione sui temi ambientali, né esiste il necessario riacordo delle aree con energia elettrica, acqua e gas (competenza, mi dicono, dell'AdSP). Nel frattempo PIM non è stata con le mani in mano: ha adempiuto - mi assicurano - a Piombino - a tutti gli obblighi chiesti dalle pubbliche amministrazioni. Ma non solo: ha analizzato con la Marina Militare gli interventi di demolizione navale, accordandosi (per quanto in via ufficiosa, essendo ancora in una situazione "in fieri") per la demolizione di almeno tre sommergibili in disarmo tanto per cominciare. E da più di un anno ha trasferito a proprie spese la ventina di sponsors della "Costa Concordia" da Genova dove ingombravano con un progetto di cui

sie parlato più volte di farne imbucino galleggiante. In un Paese normale, affiancato di lavoro e di iniziative, due anni per avere le basi con le quali partire non sarebbero uno scandalo?

Comitati di gestione delle Autorità di sistema: esclusione dei sindacati delle città portuali espressamente sancito dalla riforma della riforma portuale di Delrio, rivolta delle stesse città portuali guidata dal sindaco (5stelle) di Livorno Filippo Nigam. Sul braccio di ferro ce la menano da quasi un anno. Vabbene, c'è stato il cambio di governo. Vabbene, il ministro Toninelli l'hanno travolto nella tragedia del ponte di Genova. Vabbene, 5Stelle e Lega sembrano più costretti a vedersela tra loro che sui problemi del Paese. Nel frattempo i sindaci fanno più o meno la fionda sulle decisioni - anche quelle sensate - della AdSP; le Autorità marittime rivendicano il loro ruolo decisionale contro le Autorità portuali; il coordinamento nazionale tra le AdSP balbetta. Il MI non se ne parla. Davvero, se fossimo in un Paese normale...

**PCS nazionale
Livorno e Trieste
sono critici**

LIVORNO - Ma davvero la centralizzazione del PCS come da disposizioni centrali potrà migliorare il servizio? A metterlo in dubbio c'è una

nota congiunta da Gloria Dari (Spedimar Livorno) e Stefa-

no Visintin (ASPT-ASTRA Trieste). La direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (segue a pagina 10)

PCS nazionale Livorno

dei Trasporti in Gazzetta Ufficiale a maggio, ha presentato le linee guida "per omogeneizzare ed organizzare i sistemi Port Community System (PCS) da attuare attraverso la piattaforma logistica nazionale (PLN)". Tralotto, vuol dire che "le Autorità di sistema portuale, entro il 30 settembre 2018, migrano i loro PCS

nel private cloud della PLN presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" che a sua volta li girerà al concessionario nazionale, ovvero la società Logistica Digitale, nuova denominazione della joint venture formata da DXC, FAI Service e Vitrociset. Il joint gestirà per vent'anni la Piattaforma Logistica Nazionale bandita da Uimct. Tra un paio di settimane il PCS diventerà dunque unico in tutta Italia.

Secondo Dari e Visintin i port community system sviluppati dalle due Autorità di sistema di Livorno

e Trieste (il primo dall'AdSP, il secondo da Info.Era, controllata della società informatica Circle) sono più che adeguati, funzionano bene e specialmente sono calibrati sulle specificità organizzative e funzionali dei loro porti. E non pesano sull'utenza, essendo finanziati dai sistemi portuali.

Secondo il ministero invece si profilano nuovi aggravii per gli operatori. "Le tariffe per i servizi PCS PLN - scrive - saranno definite dal concessionario in accordo con le

AdSP e gli operatori delle comunità portuali e validate da Uimct, sentito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

Gli spedizionieri di Livorno e Trieste propongono in alternativa l'adozione di "un sistema in cui segmenti di port community system locali, pensati per esigenze di sviluppo e peculiarità dei singoli scali, si integrino con le piattaforme digitali nazionali, andando come tessere d'un mosaico a comporre infine il SINAMOLO" (Sistema Nazionale di Monitoraggio della Logistica).

AL RIENTRO DELLA DELEGAZIONE DELLA PORTO 2000

Bilancio di Seatrade Cruise Livorno verso 900 mila Pax

Le principali conferme delle compagnie che già scalano il porto labronico - Msc in partnership per i servizi

LISBONA. A fronte del 2018 che a fine stagione vedrà nel porto di Livorno un totale di 361 scali per circa 800 mila passeggeri, per il 2019 sono previsti 900 mila passeggeri e 400 scali operati da tutte le più importanti compagnie da crociera. È questo il bilancio della missione di Lisbona, dove, in questi giorni, si è svolta la Fiera internazionale Seatrade Cruise Med.

La delegazione della Porto 2000 guidata dal presidente Luciano Guerrieri e dalla consigliera Maria Gloria Giani ha infatti incontrato i rappresentanti di tutte le compagnie da crociera con un programma intenso di meeting e di colloquio one-to-one.

Con uno stand dedicato si sono susseguiti gli incontri anche alla presenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale rappresentata dal presidente Stefano Corsini e dal segretario Generale Massimo Provinciali.

Il Gruppo Norwegian Cruise Line conferma la relazione forte di questi anni con il porto labro-



Luciano Guerrieri

nico e per il biennio 2019/2020 prevede un potenziamento degli scali che lo vedrà divenire il primo cliente per numero di traccate e per passeggeri. Per i brand di lusso Oceania e Regent il gruppo ha manifestato interesse per un maggiore coinvolgimento anche nel settore shore-excursion sul territorio in particolare per eventi e tour nella città di Livorno e sulla costa.

Carnival Corporation continua ad operare in modo continuo e permanente sul porto anche grazie al contratto in essere a medio-lungo termine. Per il 2019 Aida manterrà il primato per presenze e numero di scali anche nel periodo di bassa stagione, nei mesi invernali in particolare. Gli altri brand del Gruppo: Princess, P&O, Cunard, Holland America e Seabourn manterranno i volumi degli anni precedenti.

MSC conferma gli scali in home-port parziale iniziati quest'anno con Msc Opera e per l'anno 2019 potenzierà queste operazioni con Msc Fantasia con una programmazione di 34 scali complessivi anche con Msc Sinfonia e Msc Musica. Con il gruppo di Ginevra la Porto 2000 ha ormai avviato una partnership anche nell'ambito operativo dei servizi a terra (omnibus e terminal, collegamenti logistici, security).

Royal Caribbean è presente a Livorno anche con le linee di lusso, in particolare con Celebrity e Azamara Cruise.

Vertenza Cfft, Rampelli scrive al Ministro

Fratelli d'Italia a Toninelli sulle questioni relative alla gestione dell'Autorità portuale. Il presidente di Majo nel mirino del parlamentare, citato anche il contenzioso Total Erg

CIVITAVECCHIA - La vertenza relativa alla movimentazione dei container e, più in generale, la gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale arrivano all'attenzione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli. È stato infatti il parlamentare di Fratelli d'Italia e vicepresidente della Camera Fabio Rampelli a presentare un'interrogazione a risposta scritta per chiedere "quali urgenti iniziative di competenza intenda attuare per garantire che la Cfft, azienda leader nel settore, possa proseguire il proprio lavoro, e se non ritenga opportuno attuare ogni utile iniziativa in grado di assicurare un piano regolatore portuale adeguato e aggiornato sulla base dello sviluppo portuale attuale e delle attività in essere sul territorio portuale". L'onorevole Rampelli fa sue le preoccupazioni seguite all'ordinanza del presidente Di Majo che vieta di fatto lo scarico dei container di frutta direttamente alla banchina 24, quella agroalimentare, imponendo la movimentazione alla 25, quella container, gestita da Rtc. "L'applicazione dell'ordinanza - si legge nel testo dell'interrogazione - avrebbe effetti devastanti sul porto di Civitavecchia, distruggendone l'economia e colpendo duramente le imprese che, fino ad oggi, hanno investito e garantito occupazione (le vertenze Royal Bus, Port Mobility e Cfft costituiscono la prova più lampante, unitamente alla gestione del contenzioso con Total Erg, relativamente alle tariffe per lo scarico e movimentazione di idrocarburi nel porto di Civitavecchia, che espone l'Adsp di Civitavecchia al rischio di dissesto finanziario). In tal modo si arrecherebbe un grave danno ad una attività condotta fino ad oggi con grande professionalità e con investimenti milionari, a solo beneficio della Rtc, società concessionaria della banchina 25, che fino ad oggi ha disatteso gli impegni alla base della concessione ottenuta". E Rampelli ricorda i numeri di Cfft, che nel 2017 ha movimentato oltre 200mila tonnellate di frutta, operando "negli interessi del porto di Civitavecchia, affinché abbia pieno sviluppo e per favorire, con le proprie attività - ha aggiunto - sia l'occupazione locale, che l'intero indotto dell'economia portuale da essa attivato. Ad oggi, Cfft è la realtà aziendale con maggior sviluppo occupazionale del porto, attirando il maggior numero di traffici commerciali ed investendo negli anni il maggior numero di capitali sul territorio, risultando essere - conclude l'interrogazione - una primaria risorsa economica per la collettività". E mentre sul tema portuale si attende anche la risposta dello stesso ministro Toninelli all'interrogazione presentata lo scorso aprile dal senatore di Forza Italia Gaetano Quagliariello, che aveva preso spunto dal contenzioso milionario tra Molo Vespucci e Total Erg, criticando aspramente l'operato del presidente Di Majo, per quanto riguarda la vertenza Cfft si continua a lavorare a Molo Vespucci.

anche ALIS in Egitto

NAPOLI - ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) fa parte della missione italiana che nei giorni scorsi ha presentato in Egitto le
(segue a pagina 10)

Silk Road anche ALIS in Egitto

potenzialità del sistema portuale, trasportistico e commerciale del nostro Paese ai delegati politico-istituzionali e ai player commerciali del Medio Oriente e del Nord Africa attraverso la partecipazione ai workshop internazionali "New Silk Road" e "Egyptian-Italian dialogue on the maritime sector".

Questa iniziativa, che ha visto al Cairo anche la partecipazione del presidente della Camera dei Deputati Roberto Fico, fa seguito alle visite istituzionali di luglio e del mese scorso in Egitto dei vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Luigi Di Maio e del ministro degli Esteri Enzo Moavero Milanesi.

ALIS è l'unica associazione di categoria - sottolinea una nota dell'ufficio stampa - ad aver aderito all'invito formulato dal Ministero dei Trasporti e dal Ministero degli Affari Esteri e Cooperazione Internazionale in forza delle oltre 1300 aziende del mondo della logistica e dei trasporti intermodali che rappresenta. Della ristretta delegazione italiana hanno fatto parte anche alcuni presidenti e dirigenti delle AdSP, tra cui l'architetto Roncallo, i gruppi armatoriali Grimaldi e Messina, l'incantieri, Leonardo, Gruppo Intesa, Monte dei Paschi, Italferr, DBA e Bonelli Erede.

A rappresentare ALIS presso l'Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport ad Alessandria d'Egitto il vice direttore generale di Alis - nonché responsabile delle relazioni internazionali - Antonio Errigo, che ha partecipato alla prima parte del Workshop internazionale sul tema "The Silk Road initiative and investment opportunities between the Arab countries and China".

"La portata delle relazioni economiche e culturali tra Egitto ed Italia - dice Antonio Errigo - sono storicamente strategiche nell'ambito dei Paesi del Bacino del Mediterraneo. Sono convinto che un'Associazione come la nostra, trasversale e capace di aggregare migliaia di imprese ed operatori

-segue

del trasporto, possa contribuire e offrire ai player egiziani e nord africani in generale una dimensione coesa e produttiva del "sistema Italia".

Il vice direttore di Alisha anche partecipato all'incontro bilaterale Italia-Egitto, dove la delegazione italiana ha presentato ai principali stakeholder egiziani (Ministero Trasporti egiziano, Autorità del Canale di Suez, Autorità portuali, interporti, associazioni imprenditoriali) le potenzialità del nostro Paese. È seguita una Tavola rotonda bilaterale intitolata "Logistics, services, consultancy".

LA "SETTIMANA" INTERNAZIONALE SULLA CULTURA DEL MARE

Al via la III edizione della Naples Shipping

Dall'efficienza energetica alla governance dei porti, dai nuovi mercati agli incontri con Marina Militare e Capitanerie di porto

NAPOLI - Lunedì prossimo 24 settembre s'inaugura la III edizione della Naples Shipping Week, la settimana internazionale dedicata

alla cultura e all'economia del mare organizzata da Propeller Club Port of Naples e Click Utility Team. L'evento inizierà il capoluogo partenopeo fino al 29 settembre. Si attendono nume-

rose le autorità di governo e oltre 300 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non, tra cui si segnalano: la



Umberto Masucci

III edizione di Port & Shipping Tech, forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo. Main Conference della manifestazione, (segue a pagina 10)

Al via la III edizione

che si svolgerà il 27 e il 28 settembre alla Stazione Marittima di Napoli e a cui parteciperà Kitack Lim, segretario generale IMO: la Cena tra Mare, Cielo e Terra, evento conclusivo riservato ai partecipanti della Naples Shipping Week, ospitato a Castel Sant'Elmo, il complesso monumentale che domina Napoli dalla collina del Vomero. Istituzioni ospiti di questa edizione saranno la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana: che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali aperti alla cittadinanza e alle scuole in particolare. Sono infatti 18 gli Istituti Scolastici coinvolti per sensibilizzare i giovani sull'importanza del mare nell'economia di Napoli. In occasione della NSW, arriveranno a Napoli nave Luigi Rizzo, la sesta Unità FREMM della Marina Militare, una delle più moderne unità navali (a bordo della quale sarà presentato, come riferiamo all'interno di questo numero, il libro "Geopolitica del mare") e la nave scuola "Amerigo Vesputti", entrambe visitabili dalla popolazione e dagli studenti. Novità di questa edizione saranno le visite tecniche per le scuole al Maritime Rescue Sub Center della Capitaneria di Porto di Napoli, dove vengono affrontate le emergenze e i soccorsi in mare, e ai mezzi navali.

Questa terza edizione - sottolinea Umberto Masucci, presidente The International Propeller Club Port

of Naples - oltre a valorizzare le grandi capacità del cluster marittimo napoletano e campano, presenterà il Porto di Napoli nella pienezza delle sue funzioni e con una nuova e qualificata Governance. Sarà un'edizione speciale dedicata a Genova e al suo Porto per dare un forte segnale di comunione nazionale. Per una settimana l'Europa e il mondo guarderanno infatti Napoli grazie a questo evento internazionale, gemellato con la Genova Shipping Week, che coinvolgerà i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali. Una manifestazione con cui il Propeller vuole sottolineare il proprio ruolo di ambasciatore nel mondo dello shipping e che coinvolgerà l'intera città con iniziative divulgative, dedicando una particolare attenzione ai giovani.

Assieme - aggiunge Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale - dobbiamo esprimere una azione condivisa per sostenere lo sforzo dei genovesi e di tutto il Paese per la ripresa piena delle attività portuali e logistiche. Dobbiamo saper esprimere una solidarietà concreta e fattiva, per dimostrare una coesione nazionale necessaria all'Italia e a Genova.

Numerosi gli ospiti di rilievo e le autorità che hanno confermato la propria presenza a P&ST, tra cui si segnalano: Francesco Bandiera, presidente Fedepiloti; Marco Bucci, sindaco di Genova; Emilio Cuscutta, amministratore Unico; RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti; senatore Andrea Croffi, sottosegretario, Ministero dello Sviluppo Economico; Mauro Coletta, direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acque interne, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Stefano Corsini, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale; Zeno D'Agostino, presidente, Assoporti; Massimo Deiana, presidente, Autorità di Sistema Portuale della Sardegna; Luigi De Magistris, sindaco di Napoli; Francesco Maria di Majo, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale; Gian Enzo Duci, presidente, Federagenti; contrammiraglio (C.F.) Arturo Faraone, direttore marittimo della Campania; comandante del Portodi Napoli; Francesco Franchi, presidente, Federchimica - Assogasliquidi; Rodolfo Giampieri, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale; Valter Girardelli, capo di Stato Maggiore Marina Militare, Ugo Patroni Griffi, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale; Alberto Libeccio, direttore Interregionale per la Campania e per la Calabria, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Kitack Lim, segretario generale, IMO; Mario Mattioli, presidente, Confindustria; ammiraglio di Squadra Donato Marzano, comandante in Capo della Squadra Navale, Marina Militare, Stefano Messina, presidente, Assarimotori; Pino Musolino, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale; ammiraglio ispettore (C.P.) Giovanni Pettorino, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Sergio Prete, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio; Riccardo Rigillo, direttore generale, Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura, Edoardo Rixi, sottosegretario, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Carla Roncallo, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Daniele Rossi, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-

Settentrionale; Francesco Russo, vice presidente, Regione Calabria; ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, comandante Logistico della Marina Militare; Paolo Emilio Signorini, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale; Pietro Spirito, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Manuela Tomassini, head of department B - Safety & Standards, EMSA; Denis Vukorepa, direttore Esecutivo, Autorità di Sistema Portuale di Fiume.

Port & Shipping Tech, Main Conference della manifestazione - conclude Carlo Silva, presidente di Click Utility Team - festeggia i 10 anni, confermando la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del sistema marittimo, logistico e portuale. Grazie al fondamentale apporto del cluster napoletano e alle prestigiose collaborazioni che si sono consolidate tra un'edizione e l'altra, quest'anno svilupperemo sei sessioni tematiche. Ai tradizionali temi - Green Shipping, Smart Port & Logistics, Safety & Welfare e Nuovi Mercati - si affiancheranno nuovi approfondimenti e spunti di riflessione dedicati alle tecnologie emergenti e all'innovazione per lo sviluppo del trasporto marittimo e dei porti. Tutte tematiche decisive e attuali per lo sviluppo del comparto marittimo nazionale e della politica portuale.

Anche in questa edizione l'intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il MoLo San Vincenzo, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Reali Bosco, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano.

L'Europa e il caso Napoli: quando lo Stato sovvenziona se stesso/ L'INTERVENTO

Con un comunicato stampa del 20 settembre 2018 la Commissione Europea ha reso noto di essersi pronunciata nei casi SA.36112, presunti aiuti di Stato costituiti da sovvenzioni all'**Autorità (di Sistema) Portuale di Napoli** e SA.37389 presunti aiuti di Stato.

Con un comunicato stampa del 20 settembre 2018 la Commissione Europea ha reso noto di essersi pronunciata nei casi SA.36112, presunti aiuti di Stato costituiti da sovvenzioni all'**Autorità (di Sistema) Portuale di Napoli** e SA.37389 presunti aiuti di Stato costituiti dalla asserita ritardata riscossione di canoni demaniali marittimi da parte dell'Autorità (di Sistema) Portuale di Napoli. Le modalità irrituali con cui la Commissione Europea ha preannunciato a mezzo stampa due decisioni suscettibili di modificare in maniera consistente la vita di società ed Enti pubblici, consentono di svolgere alcune considerazioni generali evitando per una volta l'ipocrisia del **"le decisioni non si discutono ma si impugnano"**.

In linea generale la posizione della Commissione Europea è ferma nel ritenere che **"qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento, può essere considerata un'impresa ai fini del diritto UE sulla concorrenza"**. Sulla base di questo, discutibile, assunto persino gli Enti non profit e le associazioni sono state considerate imprese e assoggettate alla disciplina sugli aiuti di Stato. La prima pronuncia distingue lo Stato dall'Autorità di Sistema Portuale considerando quest'ultima impresa sovvenzionata quindi assoggettabile alla disciplina degli aiuti di Stato. Viene in considerazione la prospettiva dalla quale la Commissione Europea vede il rapporto tra Stato e Autorità di Sistema Portuale, nonostante il Legislatore abbia da tempo definito natura, obblighi e compiti prima dell'Autorità Portuale poi dell'Autorità di Sistema Portuale.

-segue

La Commissione pare non tenere conto del fatto che **l'entità che esercita l'attività economica è lo stesso Stato** mediante una delle sue varie articolazioni, tanto per fare un esempio i fondi assegnati in conto capitale dallo Stato alle singole Autorità di Sistema Portuale sono depositati su conti infruttiferi presso la Banca d'Italia, a garanzia dei titoli del debito pubblico. La definizione di ente pubblico non economico, di per sé lontana dal concetto di impresa per una serie di motivi portati più volte all'attenzione della Commissione, non vale a separare le Autorità di Sistema Portuale dallo Stato, e d'altro canto l'immedesimazione dell'Autorità di Sistema Portuale nello Stato, quale organo periferico di gestione speciale, è altrettanto chiara e definita entro limiti assai precisi. L'Ente utilizza le risorse trasferite o assegnate dallo Stato per la gestione del territorio, di questa attività effettua un rendiconto annuale di entrate e di uscite, si badi bene non un bilancio civilistico con investimenti e ammortamenti, con obbligo di pareggio. La L. 28 gennaio 1994 n. 84 più volte modificata dispone all'art. 5, comma 8, e sin dalla formulazione originaria, che "spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

Le Regioni, il Comune interessato o l'Autorità di Sistema Portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II". Il successivo comma 9 determina i limiti di intervento elencando le opere di grande infrastrutturazione nei porti, **"sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali"**, i bacini del porto di Napoli sono dunque compresi. Lo Stato provvede ad erogare i fondi mediante apposite leggi finanziarie. La conformità delle norme citate all'Ordinamento UE non è mai stata messa in discussione, così come mai sono state messe in discussione le singole leggi che hanno disposto sovvenzioni dallo Stato alle Autorità (di Sistema) Portuale, in particolare la L. 30 novembre 1998, n. 413 **"Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale** ed attuazione della normativa comunitaria di settore" e la L. 1 agosto 2002, n. 166 **"Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (Collegato alla finanziaria 2002)"**. In estrema sintesi lo Stato ha assegnato risorse per attività pianificate nel rispetto della normativa vigente generale, finanziaria e speciale da utilizzare per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione di proprietà del medesimo Stato e amministrate da un organo periferico, l'Autorità (di Sistema) Portuale.

-segue

La seconda considerazione riguarda gli effetti della presa di posizione della Commissione Europea rispetto alla, da alcuni auspicata da altri fortemente osteggiata, modifica della natura delle **Autorità di Sistema Portuale** da ente pubblico non economico ad ordinamento speciale a ente pubblico economico o a società per azioni, ad azionariato pubblico o misto pubblico-privato. Le riflessioni che precedono circa l'identità effettiva e sostanziale tra Stato ed Ente verrebbero certamente ed indiscutibilmente meno con l'istituzione di un soggetto, distinto e separato dallo Stato, la cui natura imprenditoriale e di conseguenza economica ne costituisce elemento essenziale. In ognuna delle suddette ipotesi la **Commissione Europea** avrebbe una strada spianata nel dichiarare superato il problema dell'assoggettabilità o meno alla disciplina degli aiuti di Stato delle sovvenzioni alle Autorità di Sistema Portuale, vista la natura evidentemente imprenditoriale dei nuovi soggetti, con il conseguente assoggettamento al regime tributario delle imprese, l'ingresso nel mercato e la perdita dei poteri pubblici e regolatori parziale, nel caso di ente pubblico economico, o totale, nel caso di società per azioni ad azionariato pubblico o misto pubblico-privato. L'effetto del ribaltamento dei maggiori costi, in termini di aumento dei tributi, sulla merce e sull'utenza è difficilmente quantificabile, ma certamente tale da porre il sistema Paese fuori dai mercati in un momento in cui al deficit competitivo concorre l'insufficienza infrastrutturale. Sulla portualità italiana si stanno addensando da più parti enormi perturbazioni che rischiano di risultare in una tempesta perfetta.

NELL'AMBITO DELLA SETTIMANA INTERNAZIONALE DI NAPOLI

“Geopolitica del mare” un libro su nave Rizzo

Edito da Mursia, contiene dieci interventi dei più importanti esperti del settore - Il futuro marittimo dell'Italia



NAPOLI - La globalizzazione ha modificato il concetto di distanza e di spazi geografici. Il mare assume sempre più un ruolo di importanza vitale quale elemento di unione per le economie nazionali e per l'interdipendenza tra le nazioni. E oggi più che mai «il tridente di Nettuno è lo scettro del mondo», ovvero il controllo delle vie marittime è di vitale importanza. In particolare, per l'Italia, Paese dalla vocazione marittima per eccellenza, che deve al mare e alle attività ad esso connesse gran parte della sua prosperità e del suo benessere.

Martedì prossimo 24 a bordo di nave “Rizzo” della Marina militare, nel quadro della Naples W.w.w, verrà presentato un interessante libro, “Geopolitica del mare” (Mursia editore) che raccoglie dieci interventi di alcuni tra i più importanti esperti e studiosi del settore, che analizza sotto differenti punti di vista la stretta relazione esistente tra interessi nazionali e il mare delineando un quadro chiaro e aggiornato e allo stesso tempo for-

nendo preziosi spunti di riflessione sul futuro marittimo dell'Italia.

Ecco il programma del workshop.

Introduzione a cura di Matteo Bressan, analista e componente del comitato scientifico del Nato Defence College Foundation, autore di saggi e libri di settore. *L'Italia di fronte ad un mondo sempre più instabile - Il Quadro geopolitico di riferimento per l'individuazione dei rischi e la definizione degli interessi nazionali.*

Germano Dottori, docente di Studi Strategici alla Luiss, consigliere scientifico di Limes e autore di numerosi articoli e saggi. *Riflessioni sul concetto di interessi strategici nazionali - Gli interessi nazionali visti sotto i loro molteplici aspetti con particolare evidenza all'importanza strategica del mare per l'Italia.*

Puolo Casardi, ambasciatore, autore di numerosi saggi. È attualmente vice presidente del Circolo di Studi Diplomatici. *La Sicurezza energetica italiana - Esame dell'attuale strategia energetica nazionale, in particolare*

della sicurezza energetica del sistema gas e delle sue vie di importazione. *Analisi del petrolio nel panorama energetico italiano.*

Costantino Monetti, analista internazionale. Autore di articoli e saggi di politica internazionale, difesa e sicurezza. *Il ruolo dei traffici marittimi nel sistema economico nazionale* www.nisweek.com - *Il valore dei traffici marittimi nel sistema economico nazionale. Analisi dei dati e prospettive della politica dei trasporti italiani.*

Luca Sisto, direttore generale di Confindustria.

Matteo Pellizzari, funzionario del Servizio Politici dei Trasporti in Confindustria. *L'Italia e gli spazi marittimi - Risorse e dispute nel Mediterraneo - Gli spazi marittimi nazionali secondo il diritto internazionale. Gli spazi definiti e da istituire.*

Fabio Caffio, ammiraglio, esperto di diritto del mare, autore di articoli e pubblicazioni di settore. *L'impatto della “Belt and Road Initiative” sul Mediterraneo - L'attuazione del progetto economico cinese denominato BRI e le sue ripercussioni sulle relazioni tra Europa e Asia; l'impatto della via marittima della seta sul Mediterraneo e il ruolo giocato dall'Italia.*

Matteo Bressan, analista e componente del comitato scientifico del Nato Defence College Foundation, autore di saggi di settore. *La Strategia marittima - L'evoluzione e il valore della strategia marittima nell'attuale contesto geopolitico e un esame della strategia marittima nazionale.*

Francesco Zampieri, docente di storia navale e di strategia marittima presso l'ISMM, autore di articoli e pubblicazioni di settore. *Il controllo del mare - Il sea-control e i suoi aspetti di attualità. Il controllo del mare*

analizzato in ottica internazionale e in ambito italiano.

Pier Paolo Ramoino, ammiraglio e docente di studi strategici presso l'Accademia navale di Livorno e collaboratore dell'Università Cattolica di Milano. *Marittimità geografica e spesa militare - Uno studio sulla marittimità dei Paesi basati sull'analisi dei loro parametri geografici e una comparazione con i livelli di spesa militare.*

Daniele Scaleri e Chiara Ginesi, rispettivamente, vicepresidente esecutivo e ricercatrice di ISAG, Istituto di Alti Studi in Geopolitica e Scienze Ausiliarie. *Lo strumento navale - Analisi dello strumento militare nazionale, in particolare*

dello strumento navale, nel contesto geopolitico attuale e in riferimento al sistema delle alleanze internazionali.

Ferdinando Sanfelice di Monteforte, ammiraglio e docente di studi strategici all'Università Cattolica di Milano e all'Università di Trieste (polo di Gorizia). Autore di saggi e libri di storia e strategia.

L'INTERVENTO DEL PRESIDENTE GRIMALDI ALLA FIERA DEL LEVANTE

Alis con le imprese che creano sviluppo

L'incontro con il commissario europeo dei trasporti e le carenze del settore



Nella foto: Un momento del convegno.

BARI - Un'Associazione tra imprese di concezione radicalmente nuova che scende in campo ai massimi livelli per rappresentare i propri associati e li affianca offrendo servizi innovativi confezionati ad hoc. È il profilo dell'ALIS, Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile come l'ha presentato il suo presidente Guido Grimaldi intervenendo a Bari, nel contesto dell'82° Fiera del Levante, al convegno su "La finanza per la crescita: l'accesso al credito e all'equity per le imprese (pubbliche e private)".

"Proprio pochi giorni fa - ha esordito il presidente - l'ALIS ha avuto un serrato confronto con la Commissaria Europea ai trasporti Violeta Bulc. Abbiamo illustrato la nuova realtà associativa, nata neanche due anni fa, per promuovere il trasporto intermodale, e quindi sostenibile, riunendo insieme per la prima volta compagnie armatoriali, società di autotrasporto, compagnie ferroviarie, terminalisti, spedizionieri, 16 porti (Italiani, Spagnoli, Francesi), 6 interporti, 7 tra università, centri di ricerca e enti di formazione (Italia, Montenegro).

Insomma, oggi ALIS è una realtà europea formata da oltre 1.300 imprese associate posizionate su tutto il territorio europeo, per un totale di più di 140.500 dipendenti, oltre 103.000 mezzi, più di 140.000 collegamenti marittimi annuali e più di 120 linee di Autostrade del Mare".

Ma l'occasione di Bari è stata colta dal presidente dell'ALIS anche per illuminare le prospettive operative sempre nuove dell'associazione: "Come è noto, la leggera ripresa economica sta mettendo in luce carenze

basilari che portano ad una mancanza di capacità produttiva di trasporto che potrebbe essere un collo di bottiglia per lo sviluppo del PIL in Europa nei prossimi anni. Le possibilità di finanziamento per le imprese italiane operanti nel settore del trasporto sembrano essersi progressivamente ridotte a causa della profonda crisi economica e finanziaria che ha colpito l'Europa. Viviamo consapevolmente in un contesto in cui l'accesso al credito è molto più difficile che in passato. Ma ALIS nasce per dare risposte alle molteplici esigenze degli operatori del trasporto e della logistica ed è sempre pronta a trovare soluzioni per il loro sviluppo. Quindi, occorre avere una vision completa verso le molteplici forme di finanziamento alle imprese che certamente appaiono complesse ma che, al tempo stesso, offrono grandi potenzialità di crescita".

Guido Grimaldi ha dunque ripreso l'anticipazione data poche settimane fa al convegno ALIS di Manichia su una nuova iniziativa dell'Associazione, senza precedenti in Italia, che lancerà entro l'autunno, in partnership con due primari istituti di credito, un fondo strutturato per affiancare le imprese associate nell'accesso a finanziamenti di sviluppo con modalità e tempi vantaggiosi grazie al rating consolidato come "logistica intermodale" che il sistema bancario individua come settore primario nello sviluppo del

Sistema Italia. "L'evidenza pubblica di questa operazione avverrà mediante una conferenza stampa congiunta con gli istituti che hanno creduto in noi e che ci stanno affiancando. In questa sede, però, era per me doveroso offrire a tutti voi la portata delle azioni che ALIS ha messo in campo in favore dei propri associati, a totale beneficio dell'economia pubblica e privata".

Per ALIS, ha concluso Grimaldi, "supportare il popolo del trasporto significa garantire una migliore qualità della vita aziendale. E le imprese sono fatte di uomini e donne che si confrontano col mercato e, dunque, con la finanza. ALIS avverte quindi la necessità di stimolare l'economia, proteggendo gli interessi delle imprese, dei lavoratori che ne fanno parte e, di conseguenza, delle loro famiglie offrendo possibilità concrete di guardare al futuro con ottimismo e gioia di vivere".

A margine del convegno Guido Grimaldi ha anche annunciato l'imminente apertura di una sede ALIS a Bari: "Lo sviluppo del Mezzogiorno - ha ribadito - è una priorità per l'Italia. Il Sud necessita di nuove infrastrutture per il trasporto e di incentivi per l'intermodalità, vitali per un riequilibrio economico del Paese. La presenza di ALIS in queste regioni sarà sempre più massiccia, convinta come siamo che l'associazionismo sia per il settore il vero valore aggiunto.

DAL WORKSHOP IN AMBITO REMTECH LE SOLLECITAZIONI DEL CLUSTER

Smart Ports, collegare i nodi logistici

Gli interventi degli interporti e delle Autorità di sistema - Le problematiche dei dragaggi sulla base degli ultimi decreti ambientali



Nella foto (da sx): Andrea Zamariolo, il presidente Ferrara Fiere Filippo Parisini, Ugo Patroni Griffi e la general manager di RemTech Expo Silvia Paparella nel momento della consegna del premio Smart Ports.

Smart Ports, collegare

cora - dal supporto dell'intermodalità e dalla necessità di adeguare le infrastrutture portuali dal lato ferroviario per collegarle a quelle degli interporti, seguendo l'esempio dei grandi porti europei che operano su "ferro" per una media fra il 30 ed il 50% di merci. L'interconnessione delle diverse realtà "nodo" è impellente e gli interporti, nella loro dimensione terrestre, sono chiamati a dialogare con i porti: tanto che Spinedi nella stessa giornata ha poi partecipato ad un incontro con un importante investitore cinese interessato alla piattaforma logistica che si sta realizzando nel porto di Trieste (di cui l'interporto di Bologna è partner con una quota del 13%). L'ulteriore notizia è stata sulla partenza del primo treno veloce "MercitaliaFast" a fine ottobre, con un servizio sperimentale sulla tratta Interporto di Bologna - Interporto Maritanese, rivolto in particolare al settore dell'e-commerce.

I saluti di Assoporti e del suo segretario generale Francesco Mariani sono stati portati nell'occasione da

Paolo Ferrandino, ex segretario generale dell'associazione dei porti che da molti anni è partner dell'evento. Ferrandino - attuale segretario generale della AdSP di Ravenna - ha sottolineato come la collaborazione di Assoporti con RemTech attraverso confronti e studi abbia portato avanzamenti su temi diversi, specie in quello dei dragaggi.

Gli interventi centrali della conferenza sono stati svolti dai vertici di tre AdSP: il primo, quello del presidente dell'AdSP del mar Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi - cui è stato anche consegnato il nuovo e importante premio per il miglior progetto Smart Port - ha dato il quadro dell'impostazione del sistema portuale pugliese: un modello che tende all'integrazione di innovazione tecnologica, semplificazione e sostenibilità ambientale in condivisione con gli enti pubblici, organi di controllo e imprese. L'autorità, proprio in questa ottica, ha anche affidato all'ARPA Puglia un suo edificio interno per svolgere al meglio i suoi monitoraggi ma non solo: questi spazi saranno utilizzati anche per assolvere a funzioni formative. Sempre in ambito formativo, in collaborazione con l'Università di Bari l'Autorità ha creato un master su porto, retroporto e Zone Economiche Speciali che si

FERRARA - La Conferenza Nazionale Smart Ports che si è tenuta nella giornata di inaugurazione del grande evento RemTech nella città estense è stata caratterizzata da interventi di spessore.

Ad introdurre i lavori - moderati da Andrea Zamariolo del Comitato Scientifico di RemTech e da Cirzia Garofoli del nostro giornale, media partner dell'evento - il presidente dell'Interporto Bologna Marco Spinedi che ha parlato dell'importanza della relazione fra interporto e porto nell'ottica di uno sviluppo generale del traffico attento all'ambiente. Sviluppo che non può prescindere - ha detto an-

(segue a pagina 4)

svolge negli ambienti dell'Autorità: e che, dato il successo ottenuto, darà la possibilità di essere seguito a distanza anche dai dipendenti di altre autorità a costi molto contenuti.

Per l'AdSP di Ravenna a parlare è stato il segretario generale Paolo Ferrandino che ha informato sulle iniziative del porto, il cui "Grande Progetto Hub" è stato registrato dalla Corte dei Conti proprio nei giorni scorsi ed è pertanto definitivamente approvato: la costruzione di due depositi costieri di GNL, ciascuno di 10 mila metri cubi che potranno distribuire 1000-2000 metri cubi di GNL all'ora e rifornire le navi attraverso banchine con grandi benefici ambientali già misurati e calcolati: l'investimento è completamente privato. Altra importante iniziativa riguarderà la realizzazione di un impianto di trattamento dei fanghi di dragaggi che sarà utilizzato nella seconda fase della realizzazione del Progetto Hub; fase nella quale saranno scavate oltre 8 milioni di tonnellate di metri cubi fra sabbia e fanghi.

Francesco Messina, segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha incentrato il suo intervento sulle criticità sorte a livello nazionale con gli ultimi decreti 172 e 173 del 2016 del ministero dell'Ambiente sugli escavi dei porti italiani - rilevate da

uno studio commissionato a un mese fa da Assoporti - e sulla indispensabile necessità di semplificazione a questo riguardo. Il segretario generale ha esaminato in particolare i due casi di studio dei porti di Napoli (Sito di Interesse Nazionale) e quello di Salerno. Gli elementi denunciati da Messina sono stati i tempi decisamente troppo lunghi e la mancanza di chiarezza in materia di regole da applicare e di soggetti preposti al rispetto di queste regole. Le varie prescrizioni del ministero dell'Ambiente che intervengono nello svolgersi dei lavori richiedono ulteriori procedure di gara per le prescrizioni stesse (senza le quali in moltissimi casi le operazioni di dragaggio non possono neanche iniziare) traducendosi in ritardi di anni nelle operazioni ed in costi di milioni di euro. Come già sostenuto da altre altrettanto autorevoli fonti, ci si aspetta che da Roma si intervenga prima possibile per superare queste criticità.

In conclusione, Smart Ports in ambito RemTech ha confermato di essere un appuntamento concreto e molto propositivo a favore di una portualità nazionale all'altezza dei tempi e delle richieste del cluster logistico. Ci torneremo sopra, anche per approfondire le numerose ulteriori tematiche che si sono sviluppate a Ferrara.

L' INTERROGAZIONE Mentre il vice premier Di Maio è in Cina il deputato di Forza Italia sollecita indicazioni sulle rotte commerciali

«Il porto escluso dalla Via della seta» D' Attis chiede chiarezza al governo

Tria dice una cosa, altri esponenti un' altra Una visione comune non è evidentemente una priorità

Mentre il vice premier Luigi Di Maio è in Cina per discutere, tra le altre cose, anche di quella Via della Seta che tanto interessa ai porti di Brindisi e Bari, il deputato di Forza Italia Mauro D' Attis interroga il governo proprio sul fatto che Brindisi, Taranto e Catania siano tagliati fuori da queste direttrici commerciali, chiedendo una posizione chiara all' esecutivo.

«È impensabile - esordisce il deputato brindisino - che i porti del Mezzogiorno, a partire da Brindisi, siano tagliati fuori dalla Via della seta, così come ha annunciato pubblicamente il ministro Tria. E le rassicurazioni provenienti da altri esponenti governativi non diminuiscono le preoccupazioni. È fin troppo evidente che una visione comune delle cose non sia una priorità per il governo, ma a questo punto è necessario che si faccia chiarezza, dicendo chiaramente se Brindisi e gli altri porti del Sud saranno esclusi da uno dei più importanti e strategici progetti commerciali ed economici».

Il parlamentare di Forza Italia chiede, in sostanza, che sia chiarita la strategia del governo in merito all' individuazione dei terminal italiani del corridoio navale che collegherà la Cina all' Europa e all' Africa, alla luce dell' intervista rilasciata dal ministro dell' Economia e delle Finanze Giovanni Tria e le successive dichiarazioni di altri esponenti dell' esecutivo nazionale.

«Delle due l' una: o il governo - incalza D' Attis - è ai limiti della schizofrenia oppure qualcuno sta bluffando, e lo sta facendo giocando sul futuro dei porti del Mezzogiorno, Brindisi in primis. E dire prosegue il deputato azzurro che il porto pugliese potrebbe essere un terminal ideale per lo scalo dei container prima della loro distribuzione su altri territori».

Ma non c' è solo la questione della Via della seta, sulla quale pure sta lavorando l' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale grazie all' impegno del presidente Ugo Patroni Griffi. «A preoccupare c' è pure - ricorda il deputato di Forza Italia - una questione più generale che riguarda la

-segue

prossima revisione della rete dei trasporti transeuropea (Ten-T) per la quale ci aspettiamo che il governo convinca la Commissione europea a favorire i corridoi meridionali e a riportare nella mappa dei porti strategici quelli del Sud, come Brindisi e Catania. Confidiamo che il governo sia trasparente nei confronti dei cittadini del Mezzogiorno, ma le premesse non sono certo rassicuranti», conclude D' Attis. Brindisi, infatti, spera molto nella revisione della rete Ten-T perché punta a diventare un porto core dell' Unione europea, mentre ad oggi è solo comprehensive. Il passaggio di livello, in effetti, consentirebbe di ottenere maggiori finanziamenti proprio dall' Ue.

"Questo matrimonio non s' ha da fare!": ogni qual volta Reggio e Messina stanno per convolare a nozze c' è un Don Rodrigo, oggi nelle sembianze del ministro penta stellato Toninelli, che le impedisce proponendone uno riparatore - la XVI **Autorità Portuale** -.

Il ministro Toninelli, però, è solo la punta dell' iceberg: è chiaro che altri Don Rodrigo impediscono questo matrimonio annidandosi tra i deputati regionali di Calabria e Sicilia, tra quelli nazionali e non ultimi tra quelli territoriali che ...

Massimo Ripepi (Fdl) s' interroga sul motivo per il quale il ministro Danilo Toninelli vuole «indebolire un colosso competitivo a livello globale per creare due debolezze? Forse vuole fare un favore ai cinesi? Non a caso i cinesi, attraverso la Cosco Shipping Lines, hanno acquistato il 40% del Porto di Vado Ligure, terminale per container e sono interessati anche alla costruzione di un nuovo molo al porto di Trieste che così diventerebbe il più importante hub sulle rotte che collegano la Cina, attraverso il Canale di Suez, all' Europa. La nostra grande **Autorità Portuale** sarebbe d' impaccio a questo piano?

» Due debolezze sono inutili.

«La Regione dello Stretto è la panacea di tutti i mali»

Reggio e Messina possono crescere solo insieme

Massimo Ripepi, il consigliere comunale di Fdl ha una certezza: «Reggio e Messina per sopravvivere e svilupparsi vincendo le sfide del futuro devono stare insieme. La Regione dello Stretto è la soluzione. L' **autorità portuale** dello Stretto, ovviamente con Gioia Tauro inclusa, la condizione fondamentale per realizzarla. Forse un sogno, ma per realizzarlo bisogna combattere restando uniti con i fratelli **messinesi**.

L' alternativa? Sprofondare in un incubo che è già realtà».

E poi continua: «La XVI Autorità Portuale (al cui interno sono compresi solo i porti di **Messina**, Milazzo, Reggio e Villa) non può affrontare in maniera competitiva altre realtà analoghe come, ad esempio, il porto di Rotterdam.

Lo scalo del Mare del Nord rappresenta il 3% dell' economia olandese e il 20% dell' economia di Rotterdam e si tratta di un solo porto, in un' area lunga 40 chilometri. Nulla di paragonabile ai numeri che può offrire l' attuale Autorità dello Stretto, nel raggio di 40 km (Gioia Tauro, Milazzo, Villa, **Messina**, Reggio), con un traffico merci e passeggeri che la colloca prima in Italia e seconda in Europa anche perché molto più vicina al canale di

Suez, che ha raddoppiato la propria capacità. L' **autorità portuale** dello Stretto, infatti, si trova su una strada che da periferica è diventata centrale. I porti ricadenti nelle due città metropolitane hanno la potenzialità d' intercettare i flussi commerciali, lavorarli e redistribuirli in tutto il Paese e in Europa facendo crescere in modo esponenziale il lavoro e i servizi, oltre che lo sviluppo del territorio. Tutti gli investimenti infrastrutturali futuri, pertanto, dovrebbero tenere conto di questa grande area che ha la capacità di fornire servizi di alto livello a livello nazionale e internazionale».

«Ricordiamo, altresì - conclude Ripepi -, che Gioia Tauro ha caratteristiche importanti in un sistema **portuale** che voglia contare a livello globale: più di 4 km di banchine dotate di fondali da 14,5 a 18 metri capaci di ricevere i più grandi portacontainer internazionali, che a loro volta possono accogliere fino a 20 mila container ciascuna; ed è compreso anche lo spazio per consentire a navi lunghe 400 metri di ruotare per accostarsi alle banchine.

Gioia Tauro è all' altezza dei più efficienti porti del mondo. Il collegamento ferroviario con Rosarno permetterebbe nuove operazioni (oltre il transhipment) mentre con **Messina**, Reggio, Villa, Milazzo, specializzati sul traffico passeggeri, sarebbe favorito il diportismo. Una Autorità così dimensionata

-segue

guidata da due Città Metropolitane, offrirebbe una garanzia sulla sicurezza anche nel superamento dei limiti dello Statuto Siciliano e creerebbe, di fatto, "La città dello Stretto"».

(pie.ga.

)

la cgil: lo scalo di augusta diventi appetibile agli approdi internazionali

«Ampliare le banchine commerciali del Porto»

augusta. «E' necessario appaltare i lavori di ampliamento delle banchine commerciali del porto, affinché lo scalo di Augusta diventi competitivo e appetibile agli approdi internazionali». Il segretario della Cgil, Lorena Crisci e il segretario della Filt Cgil provinciale, Vera Uccello, appresa la notizia dello stop alla realizzazione del Cpsa, data dal deputato del M5S Carlo Sibilia, sottosegretario del ministro dell' Interno, ritengono sia giunto il momento di pensare seriamente allo sviluppo portuale.

Per le sindacaliste occorre dar seguito a una serie di progetti e appalti: «atti a migliorare e a rendere notevolmente competitivo il porto megarese e l'intera Autorità del sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta - Catania, già porta di attracco di grandi attività petrolifere e definita piattaforma logistica del Mediterraneo, per la sua posizione strategica. E' indispensabile procedere in tale direzione, anche con l'attivazione della bretella di collegamento ferroviario porto - Bicocca, affinché i settori del gomma e ferrato interagiscano rispettando le direttive del decreto Porti e della Logistica».

La riduzione dei flussi migratori ha reso vana la prevista creazione di un centro di prima accoglienza, soccorso e identificazione, il cosiddetto hot spot, che tutti temevano potesse intralciare le attività commerciali del porto di Augusta e, quindi, minarne il futuro sviluppo.

Oggi secondo le rappresentanti della Cgil non ci sono, dunque, più giustificazioni, né attenuanti per mettere un freno al tanto auspicato decollo dello scalo, da sempre ritenuto il vero motore di sviluppo non solo del territorio augustano, ma dell'intera provincia di Siracusa.

«Il nostro territorio- concludono.

- ha bisogno di sbloccare le attività infrastrutturali e dare attraverso esse servizi di trasporto che creino sviluppo e occupazione».

Agnese Siliato.

Porto da costruire, urge il maxi dragaggio

Il segretario della Confsal, Di Mento, chiede al prefetto un tavolo di monitoraggio dei lavori

Alessandro Tumino Atti alla firma. Non documenti qualsiasi ma il decreto con cui l'Assessorato regionale delle Energie e dei rifiuti sta per autorizzare l'impresa Coedmar ad eseguire il maxi dragaggio per costruire il porto di Tremestieri. La nuova grande opera pubblica di Messina.

La procedura di via libera, che è basata sull'analisi delle sabbie che saranno prelevate e poi spalmate a difesa di un vicino tratto di costa, ha interessato due dipartimenti della Regione - Energie e Acque, appunto, e Rifiuti - che in materia incrociano le competenze. Il documento è stato istruito con la preziosa collaborazione dell'Uta, l'Ufficio territoriale per l'Ambiente di Messina, il cui dirigente, l'ingegnere Gianpaolo Nicocia, si è recato personalmente a Palermo nei giorni scorsi. Il testo del decreto, insomma, è pronto e appena il dirigente generale del Dipartimento rifiuti, Salvatore Cocina, metterà il suo suggello, si scriverà la parola fine su una procedura - opera aggiudicata nel 2010 per l'emergenza Tir - la cui durata globale si è protratta oltre ogni limite tollerabile.

Ciò soprattutto, come si ricorderà, per ricomporre i finanziamenti che erano stati sottratti alla città, e da ultimo, negli ultimi sei mesi, demolizioni a parte, per "la questione sabbie". Il maxi dragaggio ha subito, in proporzione, lungaggini estenuanti come i più modesti interventi eseguiti nel volgere di un decennio per liberare i mini approdi dalle decine di tonnellate di ghiaia portate ogni volta dallo scirocco. Se realmente il decreto verrà firmato in settimana, la società Coedmar potrà fare decollare i lavori a 360 gradi. Più o meno in parallelo, la bonifica dagli ordigni bellici sarà svolta sia sull'area demaniale liberata nei giorni scorsi dalle demolizioni che, in direzione Mili, lungo il tratto di costa e di fondale esterni alla diga degli attuali approdi. Da dove si comincia a costruire il porto da 72 milioni.

Proprio questa imponente fase preliminare relativa a 800.000 metri cubi di sedimenti, appare vitale per affrontare l'autunno (iniziato ieri) e l'inverno dei cantieri nelle migliori condizioni possibili. È in gioco la possibilità - costruzione del nuovo porto a parte - di azzerare alla fonte, o almeno ridurre al minimo, gli insabbiamenti stagionali che fin dal 2008-2009 hanno periodicamente imposto il passaggio del Tir a Boccetta come unica alternativa. La situazione della linea di costa al di là della diga degli approdi è evidente.

-segue

Le correnti hanno ammassato sabbia nel fondale adiacente alla struttura portuale, che ad ogni sciroccata, tende ad aggirare la testata della diga disponendosi a isola tra l' imbocco e la banchina esterna. Peraltro la pressione della sabbia ha suscitato dubbi sulla capacità di resistenza della diga (allungata prima con variante nell' ambito dell' appalto originario e poi potenziata all' estremità con struttura "a giorno") tanto che tra un cassone e l' altro, lo spazio apertosi viene monitorato con i vetri. Senza dimenticare la folta serie di tetrapodi fatta posizionare anni fa, a difesa urgente della diga, dall' ex dirigente tecnico Di Sarcina.

Insomma far partire il dragaggio presto (con un clima ancora buono) vuol dire tutelare l' interesse pubblico rispetto alle sciroccate - tanto l' uso degli approdi quanto la costruzione del nuovo porto - laddove invece ritardare vuol dire rischiare di consegnare entrambe le realtà, approdi e cantiere, alle note conseguenze negative che vengono prodotte dagli insabbiamenti. È la prima vigilia d' autunno in cui tutto questo si potrebbe prevenire. Ad attendere il via libera al maxi dragaggio ovvero alla costruzione del porto non sono naturalmente solo i tecnici preposti - Il direttore dei lavori Certo e il responsabile del procedimento Leotta, e l' Amministrazione De Luca - ma anche la Fast-Confsal, il principale sindacato dei terminalisti di Tremestieri preoccupati da quegli insabbiamenti che per i 35 dipendenti hanno significato ritardi burocratici e spesso la riduzione di lavoro e stipendio.

Il segretario regionale trasporti e navigazione Confsal, Nino Di Mento, tra i protagonisti della raccolta di firme per il salvataggio dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo (deciso dal Governo nazionale ma tutto da attuare) è ancora molto preoccupato dal trascorrere dei giorni senza il via libera. «Continuiamo ad attendere: sarebbe una beffa se arrivassero prima le sciroccate e quindi un insabbiamento degli approdi che si poteva evitare. Vero che l' Authority dispone ancora di un' autorizzazione al dragaggio per un residuo di 45.000 metri cubi ma è evidente che in questo modo tutto si complicherebbe in termini di tempi e di costi per l' intera città».

Di Mento, che in settimana incontrerà il primo cittadino, torna a invocare, da parte della Prefettura, l' istituzione di un tavolo permanente per il porto di Tremestieri: «Rinnoviamo la richiesta, già presentata a maggio, di attivare un tavolo per un "monitoraggio periodico di supervisione dei lavori". Ciò - chiarisce - non esprime certo sfiducia nei confronti dei tecnici incaricati. Per converso, vista l' importanza dell' opera, che è d' interesse nazionale, proponiamo il massimo sostegno delle più alte Istituzioni. Va, infatti, considerata la storia recente di Tremestieri, in particolare i grandi problemi di tempistica burocratica registrati alla Regione e anche i nodi, emersi negli anni, relativi agli attuali approdi d' emergenza».